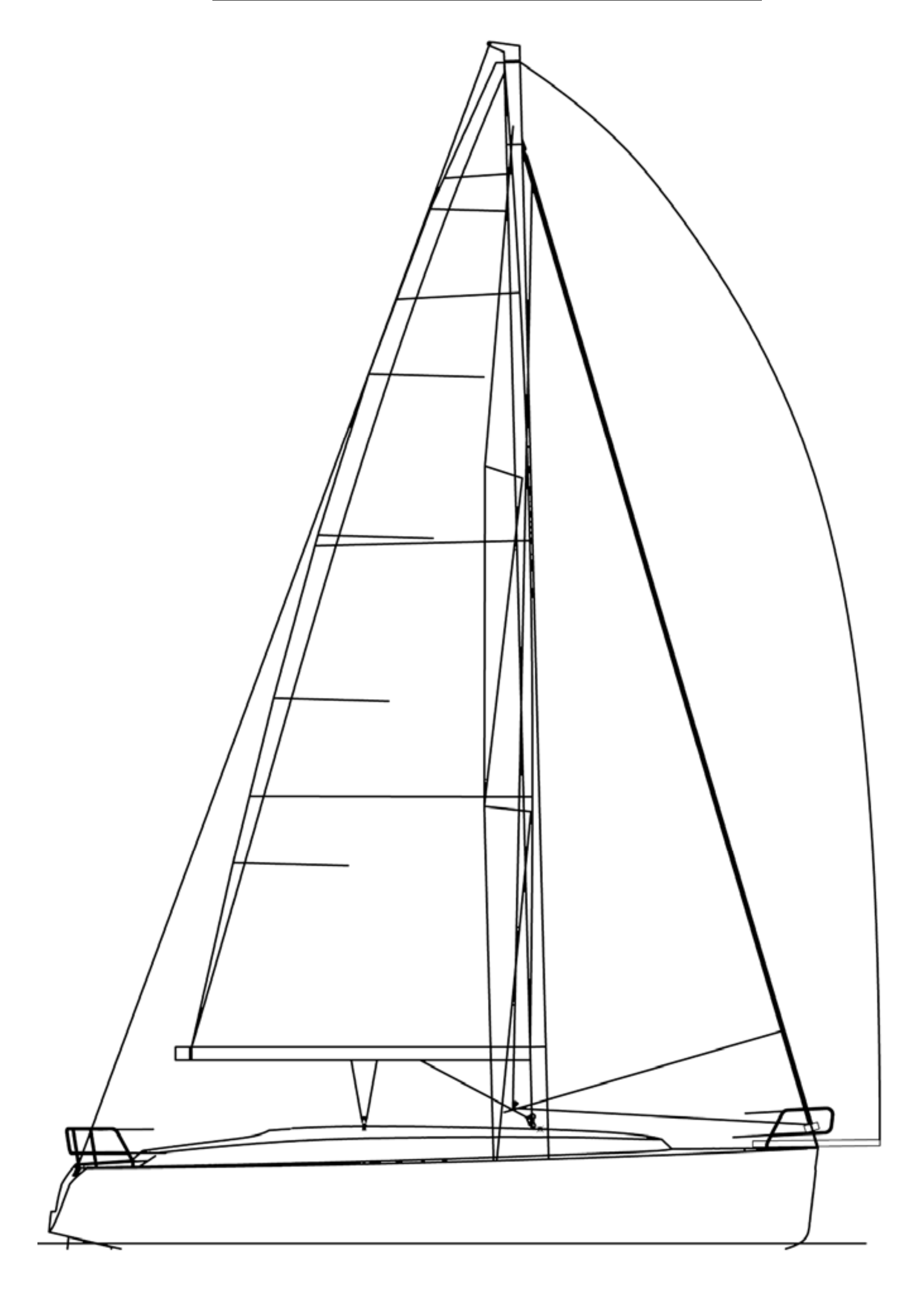
Manual de Propietario



Yate a Vela „Bavaria Cruiser 40“



Bavaria Yachtbau GmbH • Bavariastr. 1 • D – 97232 Giebelstadt
Tel.: +49 (0) 9334 942 – 0; Fax: +49 (0)9334 942 – 1160
E-Mail : info@bavaria-yachtbau.com

INDEX

Introducción

El presente manual fue recopilado para ayudarle a manejar su yate de manera segura y placentera. Contiene informaciones referentes al yate, a sus accesorios adjuntos (o montados) y a sus instalaciones, así como al funcionamiento del mismo. Procure familiarizarse con todos estos pormenores antes de zarpar.

Si este es su primer nave o si aún desconoce las características especiales de un barco a vela, tenga en cuenta que antes de asumir el mando deberá asimilar conocimientos sobre su manejo y funcionamiento en aras de su propia seguridad y comodidad. Además. el vendedor le informará gustosamente de las oportunidades existentes de aprendizaje en el caso de que usted quiera ampliar o refrescar sus conocimientos por esa vía.

Puesto que el equipamiento del barco depende de los extras encargados, el equipo de su yate puede diferir de las descripciones e ilustraciones. Para poder adaptar nuestros yates al estándar técnico que constantemente está progesando, nos reservarnos el derecho de cambios en la forma, el equipo y la tecnología del mismo. Por esta razón no se pueden derivar reclamaciones por diferencias de los datos, ilustraciones y descripciones de este manual con su yate.

CONSERVE POR FAVOR ESTE MANUAL EN UN LUGAR SEGURO Y ENTRÉGUELO AL NUEVO PROPIETARIO SI LLEGA A VENDER EL YATE.

BAVARIA YACHTBAU le da una cordial bienvenida el círculo de propietarios de yates BAVARIA y le da las gracias por la confianza depositada en nuestros productos al decidirse por este yate.

Su distribuidor así como la gerencia y el personal de **BAVARIA YACHTBAU GmbH** le desean muchas horas placenteras en su nuevo yate.

Que tenga siempre viento en popa y mucha fortuna en la navegación.

BAVARIA YACHTBAU GmbH
- La gerencia -

J. Ludmann

Categoría de diseño

Uno de los requisitos que plantea la Directiva de la Uníon Europea sobre embarcaciones de recreo es que las embarcaciones sean clasificadas por categorías.

El yate BAVARIA 40 CRUISER pertenece a la categoría de diseño A.

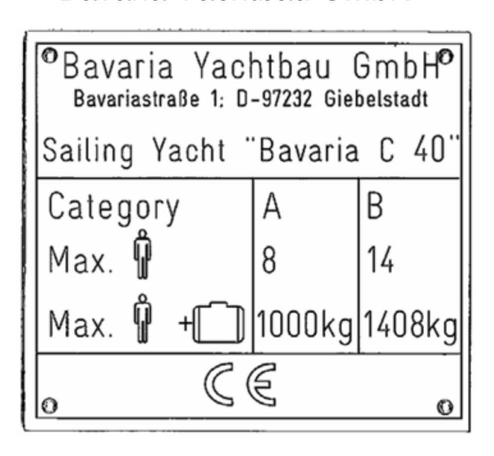
Diseñado para navegaciones de larga distancia, las embarcaciones de este categoría son capaces de afrontar sin ayuda vientos de más de 8 grados según la escala de Beaufort y un oleaje considerable de más de 4 metros de altura (excluyendo condiciones meteorologicas extremas)

Certificación

La Normativa de la Unión Europea para yates de este calado estipula en realidad el **módulo de certificación Aa** (examen de tipo de la CE).
De conformidad con la citada Normativa CE, el organismo notificado es el **Germanischer Lloyd, Hamburgo** (véase la Declaración de Conformidad).

Identificación

El código de identificación del casco se encuentra grabado en la parte superior de la aleta de estribor. Es una secuencia individual de letras y cifras.



Placa de característica
La placa del fabricante esta fijada en la bañera, en la cara frontal . Los datos indicados han sido prescritos por la Normativa de la Union Europea.

Explicación de los datos exigidos en la directiva:

Categoría de diseño A / B: Oceánica / Alta Mar

Max. = 8 / 14 — Número máximo de personas recomendado por el fabricante cuando el yate se encuentra en una zona marítima 8correspondiente a su categoría de diseño. En salidas en zonas costeras se puede elevar el número de personas teniendo en cuenta la carga máxima .



Max + =
1000 kg / 1408 kg — Máxima carga adicional incluyendo 8 / 14 personas, víveres y equipamiento personal.(no se incluyen los liquidos de los depósitos)

CE — Signo CE como demostración de que la lancha fue construida conforme a los requisitos de la directiva. La secuencia de cifras es el número característico del organismo notoficado, en este caso el **GL (Germanischer Lloyd)** (vease la Declaración de Conformidad)

Símbolos y avisos a bordo de su BAVARIA

En algunos capitilos del manual encontrará recomendaciones para el buen funcionamiento y el mantenimiento y advertencias sobre peligros. Para mejor claridad están resaltadas en casillas ó triángulos de advertencia en parte reticulados.



Peligro
Significa que existe una fuente extrema y real de peligros que puede inducir muy probablemente a la muerte o a lesiones irreparables si no se toman las medidas adecuadas.



Advertencia
Significa que existe una fuente de peligros, incluso mortales, si no se toman medidas adecuadas.



Atención
Le advierte sobre medidas de seguridad o sobre manipulaciones que podrían ser peligrosas y provocar lesiones o bien un daño a la nave o a sus componentes.

Avisos de seguridad:



Atención
Familiarícese con el manejo de la plataforma de baño y enseñelo tambien a su tripulación. La plataforma le asegura el regreso al barco



Atención
Con viento a partir de fuerza 6 hay que cerrar la entrada al salón, los portillos y las escotillas

Declaración escrita de conformidad;
Directiva 94/25/EC (enmendada por la directiva 2003/44/EC)

Constructor: Bavaria Yachtbau GmbH

Calle: Bavariastr. 1 PLZ: 97232 Ciudad: Giebelstadt

Pais: Alemania

Representante autorizado en la Unión Europea:
Yachting Solutions S.A.
Dirección : 74, Rue de Merl
C. P. : 2146 **Ciudad :** Luxembourg **País:** Luxemburgo

SI SE REQUIERE LA INTERVENCION DE UN ORGANISMO NOTIFICADO

Nombre : Germanischer Lloyd **Número de identificación : 0098**
Code:

Dirección: Voesetzen 32
Street and number
C. P. : D-20459 **Ciudad : Hamburgo** **País : DE**
Code postal : Town Country
Número de Certificado: 88011236/2-1 **Fecha:** 2011 - 04 - 08

SI SE REQUIERE LA INTERVENCION DE UN ORGANISMO NOTIFICADO
Para emisión de ruidos/emisión de gases:
Nombre: **Número de Identificación** :
Dirección :
C. P. : B-1040 **Ciudad :** **País :**

Módulo utilizado construcción : A ☐ Aa ☒ B+C ☐ B+D ☐ B+F ☐ G ☐ H ☐

Módulo utilizado ruidos: A ☒ Aa ☐ G ☐ H ☐

DESCRIPCION DE LA EMBARCACION

Número de identificación de la embarcación (HIN) DE-BAV B 40

Modelo: Bavaria 40 Cruiser Tipo ó n^{o}: 40

Eslora casco (m) / Manga (m) / Calado (m): 11,99 / 3,96 / 1,65 / **2,05**

Tipo embarccación : A vela Propulsión : Vela/Diesel

Tipo casco : Monocasco Motor : Intraborda

Baumaterial : Plastico/fibra de vidrio Cubierta : Cerrada

max. potencia autor. (PS/KW): 55 / 41 Categoria de diseño: B

max. Pers. : 14

Certifico bajo mi propia responsabilidad que la embarcación arriba descrita, cumple con todos los requisitos esenciales de seguridad aplicables, de acuerdo con la normativa indicada *(y es conforme con el arriba mencionado Certificado de examen de tipo CE)*

Yachting Solutions S.A. **Constructor ó Apoderado:**

K.-H. Linnemann J. Ludmann

Declaración escrita de conformidad;
Directiva 94/25/EC (enmendada por la directiva 2003/44/EC)

Constructor: Bavaria Yachtbau GmbH

Calle: Bavariastr. 1 PLZ: 97232 Ciudad: Giebelstadt

Pais: Alemania

Representante autorizado en la Unión Europea:
Yachting Solutions S.A.
Dirección : 70, Grande Rue
C. P. : 1660 **Ciudad :** Luxembourg **País:** Luxemburgo

SI SE REQUIERE LA INTERVENCION DE UN ORGANISMO NOTIFICADO
Nombre : Germanischer Lloyd **Número de identificación : 0098**
Code:
Dirección: Voesetzen 32
Street and number
C. P. : D-20459 **Ciudad : Hamburgo** **País : DE**
Code postal : Town Country
Número de Certificado: 88011236/2-1 **Fecha:** 2011 - 04 - 08

SI SE REQUIERE LA INTERVENCION DE UN ORGANISMO NOTIFICADO
Para emisión de ruidos/emisión de gases:
Nombre: **Número de Identificación** :
Dirección :
C. P. : B-1040 **Ciudad :** **País :**

Módulo utilizado construcción : A ☐ Aa ☒ B+C ☐ B+D ☐ B+F ☐ G ☐ H ☐

Módulo utilizado ruidos: A ☒ Aa ☐ G ☐ H ☐

DESCRIPCION DE LA EMBARCACION

Número de identificación de la embarcación (HIN) DE-BAV B 40

Modelo: Bavaria 40 Cruiser Tipo ó nº: 40

Eslora casco (m) / Manga (m) / Calado (m): 11,99 / 3,96 / 1,712 **/ /2,106**

Tipo embarccación : A vela Propulsión : Vela/Diesel

Tipo casco : Monocasco Motor : Intraborda

Baumaterial : Plastico/fibra de vidrio Cubierta : Cerrada

max. potencia autor. (PS/KW): 55 / 41 Categoria de diseño: B

max. Pers. : 14

Certifico bajo mi propia responsabilidad que la embarcación arriba descrita, cumple con todos los requisitos esenciales de seguridad aplicables, de acuerdo con la normativa indicada *(y es conforme con el arriba mencionado Certificado de examen de tipo CE)*

Yachting Solutions S.A. **Constructor ó Apoderado:**

K.-H. Linnemann J. Ludmann

Requisitos esenciales de seguridad (según anexo I.A y I.C de la directiva)	Normas ISO	Otros métodos técnicos	Documentación técnica	
Requisitos Generales (2)	☒			EN ISO 8666:2002 *
Identificación del casco (2.1)	☒			EN ISO 10087:2006 *
Placa del constructor (2.2)	☒	☐	☐	EN ISO 14945:2004
Protección „hombre al agua“ (2.3)	☒	☐	☐	EN ISO 15085:2003
Manual del propietario (2.5)	☒	☐	☐	EN ISO 10240:2004
Requisitos estructurales (3)				
Construcción/estructura (3.1)	☒	☐	☐	EN ISO 12215-1:2001; EN ISO12215 parte 2 bis 4:2002 En ISO 12215 partes 5+6: 2008
Estabilidad y francobordo (3.2)	☒	☐	☐	EN ISO 12217 – 2:2002
Propulsión y flotabilidad (3.3)	☒	☐	☐	EN ISO 12217 – 2:2002
Aperturas en casco, cubierta y superestructuras (3.4)	☒	☐	☐	EN ISO 12216:2002 EN ISO 9093 – 1:1997
Inundación (3.5)	☒	☐	☐	EN ISO 11812:2001 EN ISO 8849:2003 EN ISO15083:2003
Carga máxima recomendada del constructor (3.6)	☒	☐	☐	EN ISO 14946:2001 / AC:2005
Estiba para balsa salvavidas etc. (3.7)	☐	☒	☐	Annex I 94/25EG-03/44EG
Fondeo, amarre, remolque (3.9)	☒	☐	☐	EN ISO 15084:2003
Manejo (4)	☒	☐	☐	EN ISO 8665:2006
Motores y compartimiento de motor (5.1)	☒			EN ISO 16147:2002
Motor intraborda (5.1.1)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 7840:2004 EN ISO 10088:2001 EN ISO 10133:2000
Ventilación (5.1.2)	☒	☐	☐	EN ISO 11105: 1997
Sistema de combustible (5.2)				
Generalidades (5.2.1)	☒	☐	☐	EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003
Depósito combustible (5.2.2)	☒	☐	☐	EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003
Sistema de eléctrico (5.3)	☒	☐	☐	EN ISO 10133:2000 EN ISO 13297:2000
Sistema de gobierno (5.4)				
Generalidades (5.4.1)	☒	☐	☐	EN ISO 13929: 2001 EN ISO 8847:2004 / AC:2005
Dispositivos de seguridad (5.4.2)	☐	☐	☒	
Sistema de gas (5.5)	☒	☐	☐	EN ISO 10239: 2000
Sistema contraincendios (5.6)				
Generalidades (5.6.1)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 12216:2002
Dispositivo de extinción de fuego (5.6.2)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1:2003
Luces de navegación (5.7)	☐	☐	☒	COLREG/CEVNI
Prevención de vertidos (5.8)	☒	☐	☐	EN ISO 8099: 2000
Anexo IB – Emisiones de escape	Ver Decl. Conformidad del fabricante			
Anexo IC – Emisiones sonoras	Ver Declaración de Conformidad			



Examination Report

on examination subject to the Directive for Recreational Craft (94/25/EC), amended by 2003/44/EC, as per June 2003

Record-No.:	**88011236-1**
Manufacturer:	Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastraße 1 97232 Giebelstadt
Manufacturer's marking:	Bavaria Cruiser 40
Description:	Sailing Yacht, L_H = 11,99 m, B_H = 3,96 m, $T_{Deep\ Draft}$ = 2,05 m, $T_{Shallow\ Draft}$ = 1,65 m
Boat design category:	A - "Ocean"
Module:	Aa - „Internal production control plus tests", Annex VI of the Directive
CE Marking:	CE marking
Basis of examination:	EN ISO 12217-2
Number of persons recommended:	8
Loaded displacement mass (mLDC), kg:	11227 (Deep keel), 11404 (Shallow keel)
Maximum load (mMTL), kg:	2409
Maximum rated engine power, kW:	41

Results of examination:

The product described above meets the essential safety requirements of Directive 94/25/EC, amended by 2003/44/EC, Annex I

A.3.2 Stability and freeboard
A.3.3 Buoyancy and floatability.

Other documentation:

Examination reports Nos. 7/29 and 8/29 dated 28.06.2010 Ref. No. 10-068238/Tbo including pertinent design documents.

Hamburg, 2011-04-08

Germanischer Lloyd
EU-Certification for Recreational Craft
Code-No. 0098
Head of Certification Body

(Dirk Brügge)

Germanischer Lloyd AG, P.O.B. 11 16 06, 20416 Hamburg, Germany



Examination Report

on examination subject to the Directive for Recreational Craft (94/25/EC), amended by 2003/44/EC, as per June 2003

Record-No.:	**88011236/2-1**
Manufacturer:	Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastraße 1 97232 Giebelstadt
Manufacturer's marking:	Bavaria Cruiser 40
Description:	Sailing Yacht, L_H = 11,99 m, B_H = 3,96 m $T_{deep\ keel}$ = 2,106 m $T_{shallow\ keel}$ = 1,712 m
Boat design category:	B - "Offshore"
Module:	Aa - „Internal production control plus tests", Annex VI of the Directive
CE Marking:	CE marking
Basis of examination:	EN ISO 12217-2
Number of persons recommended:	14
Loaded displacement mass (mLDC), kg:	11635 (Deep keel), 11812 (Shallow keel)
Maximum load (mMTL), kg:	2817
Maximum rated engine power, kW:	41

Results of examination:

The product described above meets the essential safety requirements of Directive 94/25/EC, amended by 2003/44/EC, Annex I

A.3.2 Stability and freeboard
A.3.3 Buoyancy and floatability.

Other documentation:

Examination reports Nos. 7/29 and 8/29 dated 2011-03-02 Ref. No. 11-025523/Tbo including pertinent design documents.

Hamburg, 2011-04-08

Germanischer Lloyd
EU-Certification for Recreational Craft
Code-No. 0098
Head of Certification Body

(Dirk Brügge)

Germanischer Lloyd SE, P.O.B. 11 16 06, 20416 Hamburg, Germany

VOLVO PENTA

Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines with the exhaust emission requirements of Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC

D1-13, D1-20, D1-30, D2-40

Engine manufacturer:

AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Sweden

Body for exhaust emission assessment:

NKIP
Nipkowweg 9
Postbus 65
8500AB Joure
Netherlands
ID Number: 0613

Module used for exhaust emission assessment .... B, EC Type Examination acc to Annex VII
Other Community Directives applied .... EMC 89/336/EEC

Description of engine(s) and essential requirements

Engine Type .... 4 stroke diesel engine

Engine model(s) covered by this declaration	**EC Type certificate number**
D1-13	CE-RCD-540
D1-20	CE-RCD-540
D1-30	CE-RCD-541
D2-40	CE-RCD-541

Essential requirements	**Standards Used**	**Other normative document used**
Annex I.B – Exhaust Emissions		
Engine identification	Volvo Penta std	Annex 1.B.1
Exhaust emission requirements	EN ISO 8178-2:1998 EN ISO 8178-4:1996	Annex 1.B.2
Durability	Volvo Penta std	Annex 1.B.3
Operator's manual	ISO 10240:2004	Annex 1.B.4
EMC Directive	EN 61000-3-2, EN 61000-3-3, CISPR 25	

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the engine manufacturer that the engine(s) will meet the requirements of above mentioned directives when installed in a recreational craft, in accordance with the engine manufacturer's supplied instructions and that this (these) engine(s) must not be put into service until the recreational craft into which it is (they are) to be installed has been declared in conformity with the relevant provisions of the above mentioned Directives.

Name and function: Sam Behrmann, Product Liability
(identification of the person empowered to sign on behalf of the engine manufacturer or his authorised representative)

Signature and title:
(or an equivalent marking) Sam Behrmann

Date and place of issue: (yr/month/day) 2006/01/11 Göteborg

PL-80/05 issue 02

ZERTIFIKAT ◆ CERTIFICATE ◆ 認証証書 ◆ СЕРТИФИКАТ ◆ CERTIFICADO ◆ CERTIFICAT



Product Service

EC-Type Approval Certificate

No. SB5 08 07 66019 006

Holder of Certificate: **AB Volvo Penta**
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
SWEDEN

Product: **Boat Drives**

Model(s): **Propulsion engines for recreational craft and personal watercraft, diesel inboard motors D2-40F, D1-30F**

Parameters:

D2-40F, 29,1 kW at 3200 rpm
4-stroke diesel inboard motor, 4 cylinder, 1508 cm³

D1-30F, 20,9 kW at 3200 rpm
4-stroke diesel inboard motor, 3 cylinder, 1131 cm³

The above mentioned engines are in accordance with the provisions of the directive 2003/44/EC, annex I, B, module B+C. Emission Norm: EN ISO 8178-1(1996)

This EC Type Approval Certificate is issued according to Annex VII of Council Directives 94/25/EC and 2003/44/EC for recreational craft. It confirms that the listed product fulfils the essential requirements of the Directives and refers only to the sample and its technical documentation submitted to TÜV SÜD Product Service GmbH for testing and certification. See also notes overleaf.

Report No.: 351-0010-08-FBFE-01

Date, 2008-07-24



TÜV SÜD Product Service GmbH is Notified Body according to Council Directives 94/25/EC and 2003/44/EC for recreational craft with identification No. 0123.

Page 1 of 1

TÜV SÜD Product Service GmbH · Zertifizierstelle · Ridlerstrasse 65 · 80339 München · Germany

1. Descripción del yate

1.1 Datos técnicos

1.1.1 Medidas principales

Eslora Total	12,35 m	Eslora de casco	11,99 m
Eslora linea de flotación	10,75 m	manga	3,96 m
calado – quilla corta	1,65 m	calado – quilla larga	2,05 m
altura con mástil	18,67 m		
altura para transporte	4,00 m		

1.1.2 Desplazamientos y lastres

peso de yate vacio con quilla corta (con equipamiento de seguridad)	8.995 kg
peso de yate vacio con quilla larga (con equipamiento de seguridad)	8.818 kg
peso de yate completamente equipado con quilla corta	11.404 kg
peso de yate completamente equipado con quilla larga	11.227 kg
lastre N quilla corta .	2.736 kg
lastre N quilla larga .	2.557 kg
Carga máxima incluyendo personas, pertrechos y liquidos (A)	2.409 kg
Carga máxima incluyendo personas, pertrechos y liquidos (B)	2.817 kg

1.1.3 Motorización:

Potencia máxima permitida: 39 kW
Motor instalado : D1-30, 20,1 kW
D2-40, 29 kW
con saildrive 130 S, ratio de reducción 2,19:1,
Hélice: hélice 3-palas fija, aleación de aluminio (hélice plegable opción)

1.1.4 Instalación eléctrica

220 V instalación-AC

conexión a tierra ; Enchufe CEE, diferencial, enchufe Schuko 230 V
cargador de baterías 115V / 230 V AC / 12 V DC con 25 Ah máx.

Sistema 12V

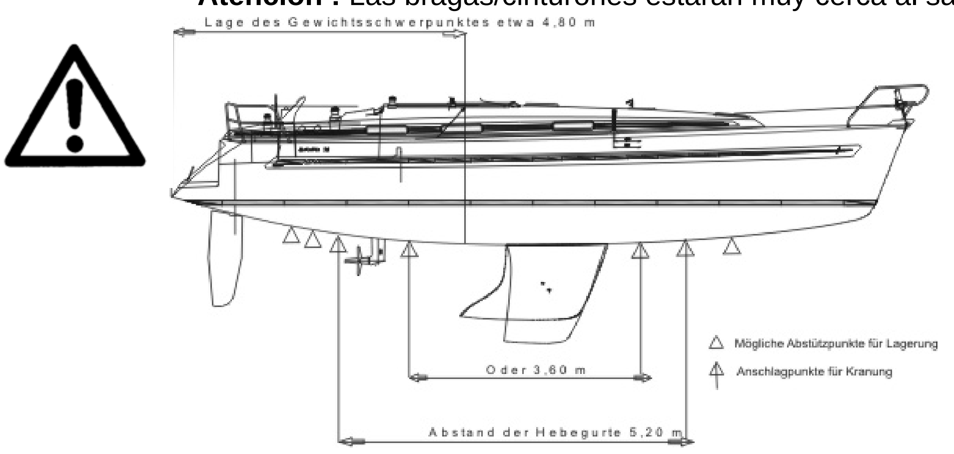
1 x batería de arranque, 12 V / 55 Ah — 1 x baterias de servicio (opción 2x) 12 V / 135 Ah
Generador (alternadora) — cargador de baterías
La distribución se realiza a través del panel eléctrico; circuitos eléctricos con fusibles térmicos de seguridad, indicador LED.

1.1.5 Capacidad de depósitos

1 depósito de agua dulce	210 l	en babor, debajo de la litera del camarote de popa.
1 depósito de gasoil	210 l	en estribor, debajo de la litera del camarote de popa
1 depósito de agua dulce	150 l	en proa (opción)
1 depósitos de retención	75 l	en el baño de proa
1 depósitos de retención	75 l	en el baño de popa

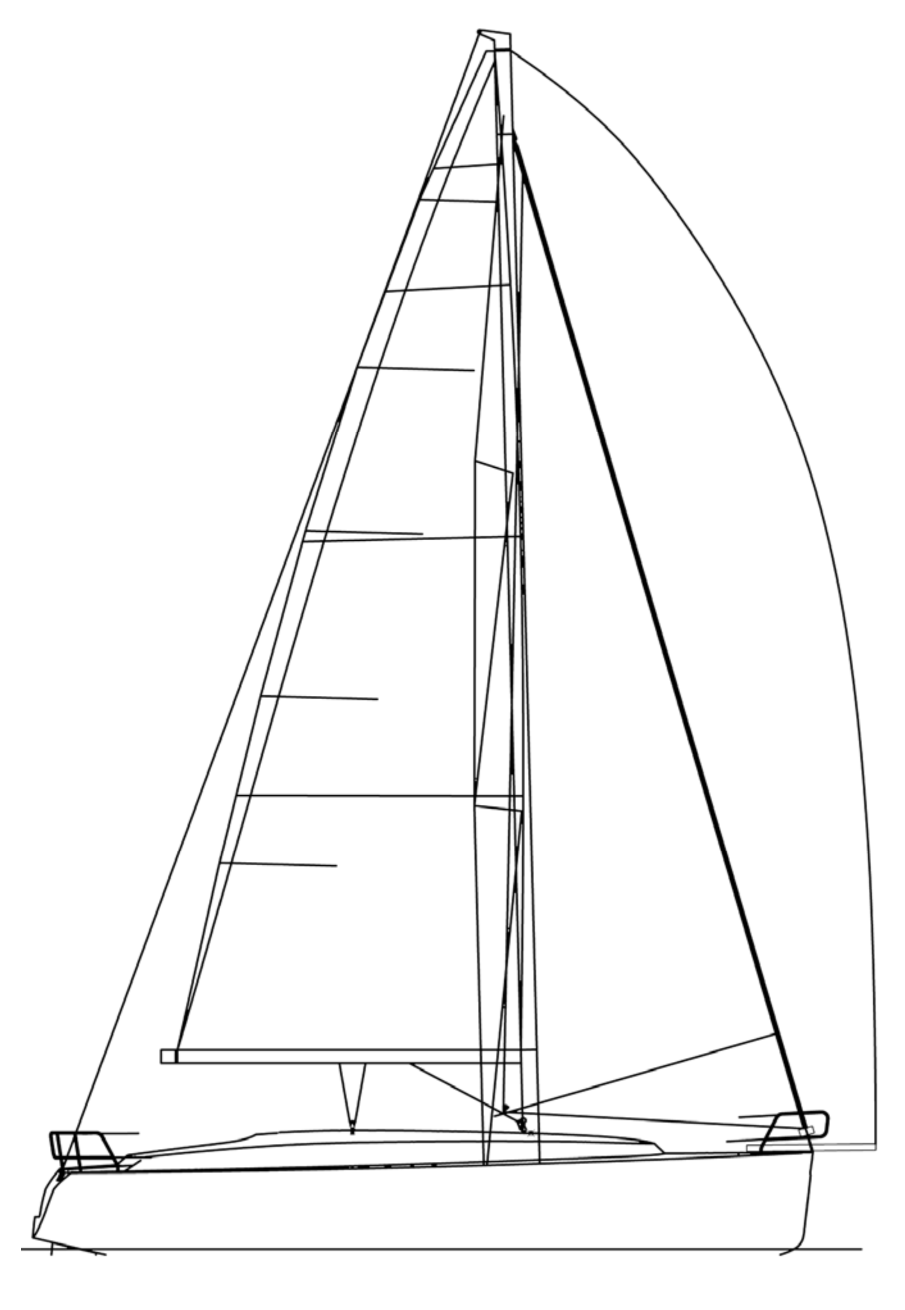
1.1.6. Puntos de remolque y sujeción para grua y transporte

Atención ! Las bragas/cinturones estáran muy cerca al saildrive!



Distribución general

1.2.1 Plano lateral

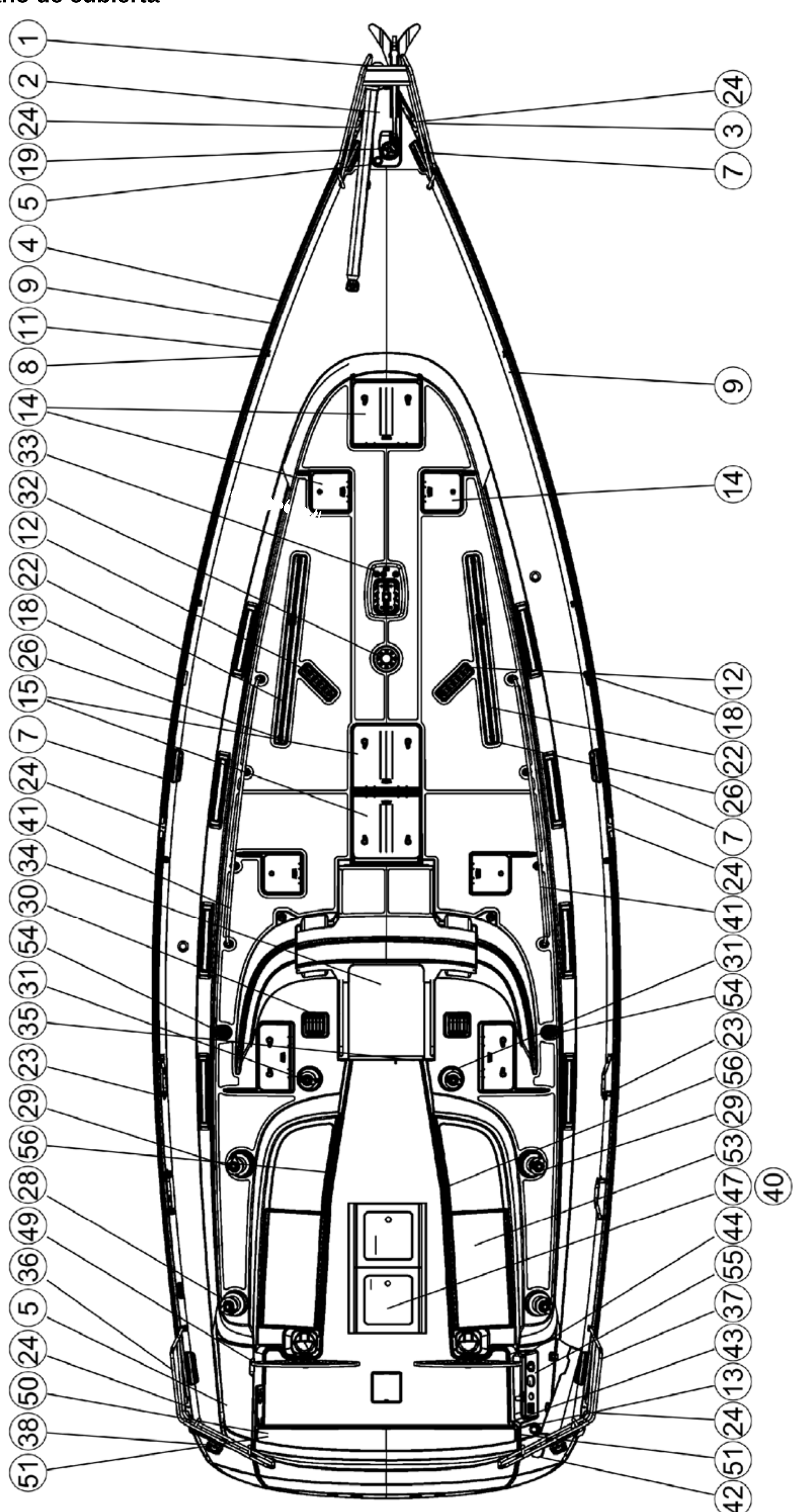




Referencia
Las medidas exactas para enrollador de génova se encuentran en la nota adjunta al cartón del equipo del enrollador Furlex.

	Carga normal Quilla: corta / larga	**Con carga máxima** Quilla: corta / larga
STIX	34,42 / 35,26	34,06 / 34,87
Fin estabilidad (Grados)	117° / 118°	115° / 116 °

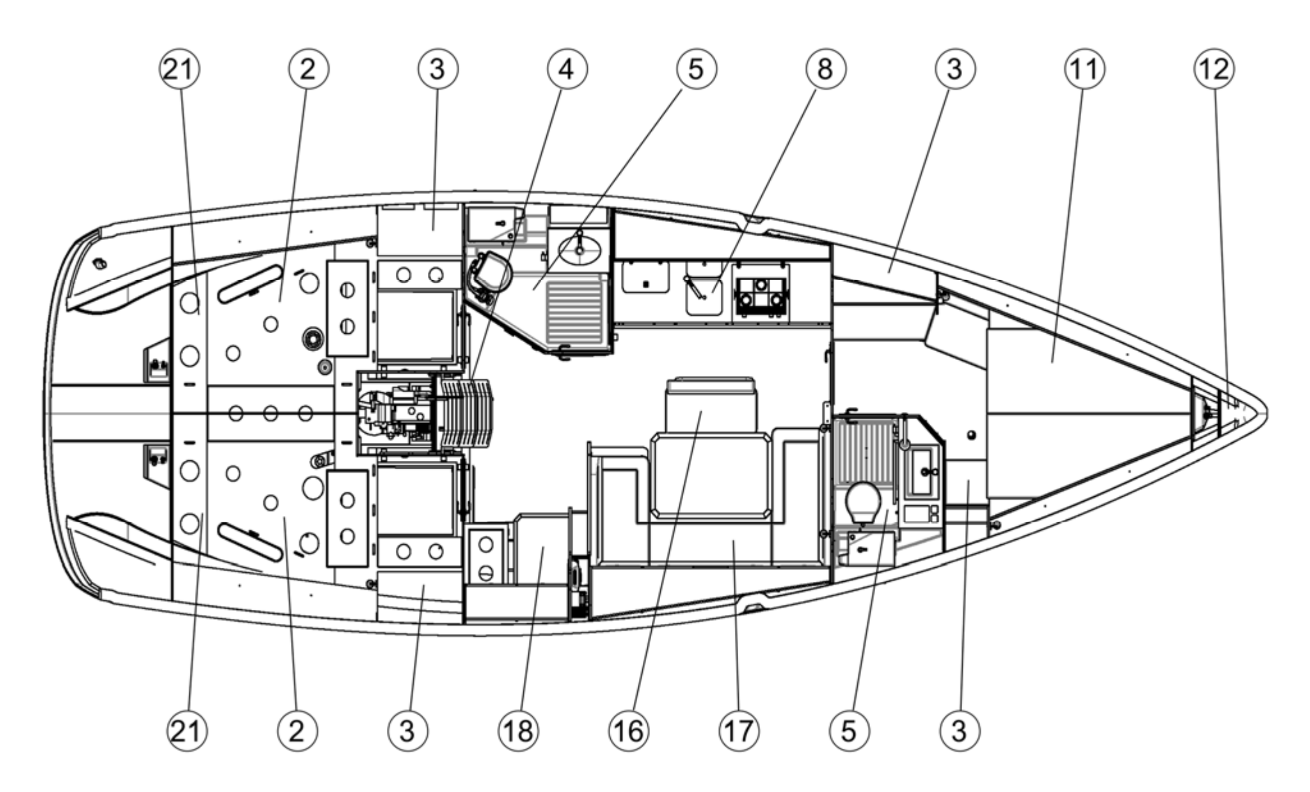
1.2.2 Plano de cubierta



Leyenda para plano de cubierta:

	Bavaria 40 Cruiser	
1	Luz de navegación proa	Bow navigation light
2	Roldana de ancla	Bow fitting
3	Balcón de proa	Bow pulpit
4	Lineas de vida	Life lines
5	Toma de agua	Water inlet
7	Cornamusas	Mooring cleats
8	Candelero	Stanchion
9	Tapa de regala	Toe rail
11	Tintero/base candelero	Stanchion base
12	Reenvio cabos	Decksorganizer
13	Toma de combustible	Fuel inlet
14	Escotilla de proa	Op. hatch
15	Escotilla de proa	Op. hatch
18	Cadenote obenque	Main shrouds
19	Molinete de ancla eléctrico	Electric windlass
22	Escotero génoa	Genoa track
23	Entraga lateral por guardamancebos	Rail passage
24	Paso por tapa regala	Duct foot railing
26	Tope escotero	Front endstop (g. track)
28	Winch Genaker / Spi	Multi-Purpose-Spinnaker winch
29	Winches de genova	Genoa winch
30	Stopper	Stopper
31	Winch	Winch
32	Ventilador	Ventilator
33	Paso cable	Through deck cable fitting
34	Escotilla de entrada	Sliding hatch
35	Puerta entrada	Companion way
36	Balcón de popa babor	Aft port pushpit
37	Balcón de popa estribor	Aft starboard pushpit
38	Cadenote stay de popa	Backstay chainplatte
40	Mesa bañera	Cockpit table
41	Pasamanos	Hand hold
42	Luz de popa	Stern light
43	Bomba achique manual	Hand operater bilge pump
44	Conexión a tierra	Shore pick up 220 V
47	Ploter	Chart plotter
49	Rueda de gobierno	Steering wheel
50	Ducha bañera	Shower
51	Ventilaci¡on depósito combustible	Tankventing
53	Cofre bañera	Crate back
54	Polea strb.+ bb	Foot block -port/starbord
55	Bitácora con panel de motor	Steering pedest. w. engine panel
56	Portillo bañera	Cockpit portlight

1.2.3 Plano acomodación



2	Cama doble	Double berth
3	Armario	Closet
4	Entrada / Compartimento motor	Companion way / engine room
5	WC / Ducha	Toilet/ shower room
8	Encimera y horno a gas, nevera, fregadero	Kitchen with Gas cooker with oven, cooling, sink
11	Cama doble	Double berth
12	Pozo de anclas	Chain locker
16	Asientos	Seat
17	Mesa salón con asientos	Seating with saloon table
18	Mesa de cartas	Chart table
21	Cofre bañera	Crate Back

1.3 Sistemas de propulsión
1.3.1 Velas
El Bavaria 40 cruiser puede equiparse con las siguientes velas:

Mayor estándar	Aprox. 42 m^2
Mayor (enrollable)	Aprox. 41 m^2
Foque enrollable	Aprox. 35 m^2

1.3.2 Aparejo
Mastíl
- pérfil LM, dos pares de crucetas retrasadas (angulares: 25 grados); 2 drizas, amantillo,
- Contra con herrajes

Botavara
- pérfil LM; pajarín, 2 rizos,cáncamo para escota de mayor;cáncamo para contra

Aparejo de serie, consistiendo en:

Stay de proa	1x	Obenque bajo	2x
Stay de popa	1x	Obenque alto	2x
Poparra con pata de gallo	1x	Obenque intermedias	2x

Cordaje corriente
Sujetados dentro del mástil:
- driza mayor
- driza génova
- amantillo de botavara

Opción Sistema de genaker:
- Genaker (adjunto)
- Tangón de genaker (adjunto)

Dentro de la botavar: 2 rizos (vela de sables); 1 pajarín

Sirvase consultar adicionalmente las descripciones adjuntas del fabricante!



Atención

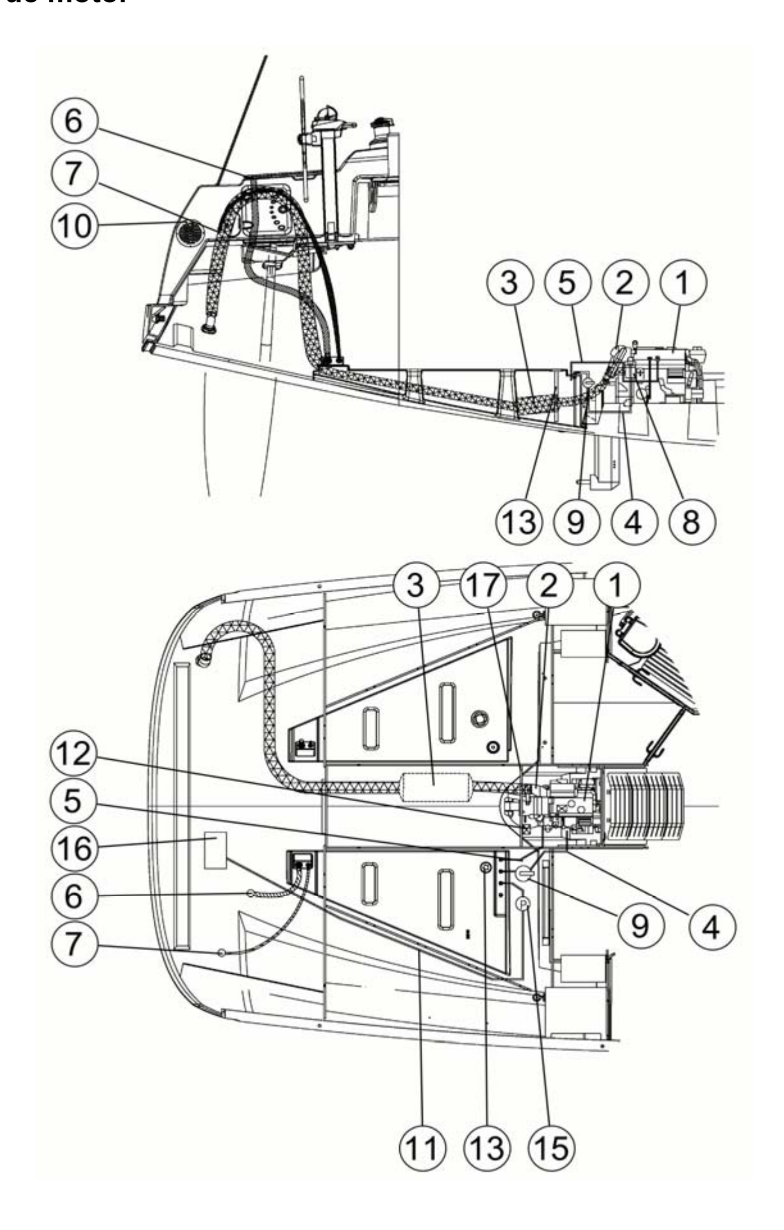
Cada vez antes de salir:
Controle los alambres, el aparejo, drizas, escotas, tensores de obenque y pasadores. Asegure los pasadores con cinta adhesiva/tape o doblándolos. Reemplace pernos defectuosos
o deformados.

1.3.3 Motorización, departamiento de motor, marcha, hélice

Este yate esta equipado con un motor intraborda diesel con saildrive y hélice fija (opción hélice plegable). El compartimiento del motor esta separado del salón y cabinas por mámparos con material de insonorización. Acesos son posibles por

- debajo de la escalera de la entrada, levantando la misma
- mamparo extraible en los camarotes de popa.
- Suministro de agua de refrigeración al motor por saildrive.

Instalación de motor



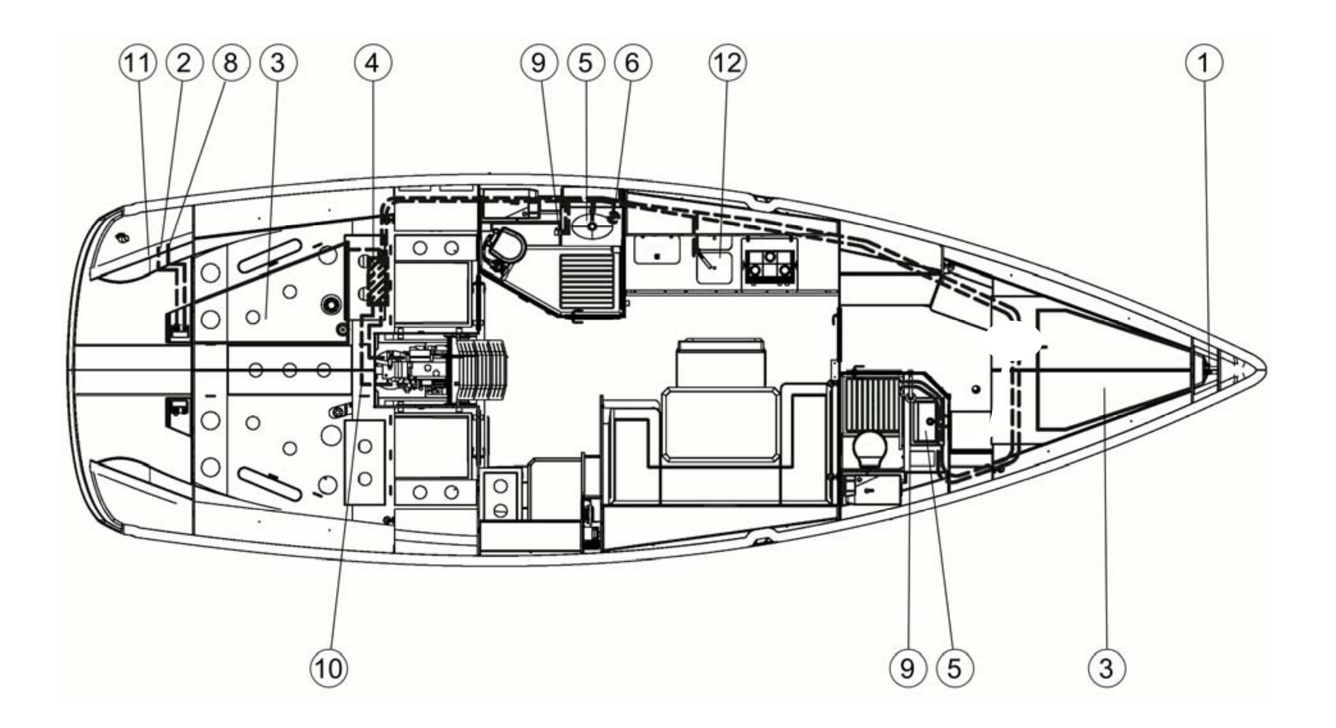
1	Motor Volvo	Engine Volvo
2	Sistema de Escape	Engine exhaust system
3	Silenciador Escape	Exhaust water lock
4	Tubo Diesel	Engine fuel intake
5	Reenvio sobrante Diesel	Feed back fuel
6	Toma Diesel	Fuel tank filling hose
7	Ventilación depósito Diesel	Fuel tank ventilator
8	Filtro Diesel	Fuel filter
9	Cierre Diesel	Fuel cock
10	Rejilla ventilación	Ventilation Grill
11	Entrada calefacción	Heating fuel intake
12	Filtro Agua	Water filter
13	Indicador nivel diesel	Fuel Gauge
15	Bomba calefacción	Heating pump
16	Calefacción	Heating system
17	Ventilación compartimento motor	Ventilator engine room

2. Instalaciones y circuitos

2.1 Depósitos y tubería – agua
2.1.1 Agua potable – frío

El yate tiene un depósito de agua con una capacidad de unos 210 l (opción: Depósito de 150 l en proa). El suministro de agua dulce se efectua por una toma debajo del asiento de timonel (en caso de depósito en proa: toma al lado del pozo de ancla). Las tomas estan provistas de tapas. El agua se saca através de un sistema de tubos que va a la bomba de presión.

La bomba de presión se encuentra en el baño de popa en bb y da presión a todo el circuito de agua fría. La función de la bomba de presión queda interrumpida si se cierran todas las salidas. Si la bomba sigue trabajando a pesar del cierre de todos los grifos, hay que controlar la hermeticidad de todas las tuberías de agua. La bomba esta protegida por un filtro. Este debe ser revisado y limpiado periódicamente, cambiandolo en caso de necesidad.



1	Ventilación depósito	Tank venting
2	Toma cubierta	Deck plate
3	Depósito de agua	Freshwater tank
4	Calentador	Water heater
5	Lavabo	Basin
6	Bomba para agua potable	Fresh water Pump
7	Ventilación depósito	Tank venting
8	Ducha	Shower
9	Conexión motor	Engine connection
10	Duch de bañera	Shower (cockpit)
11	Fregadero	Sink



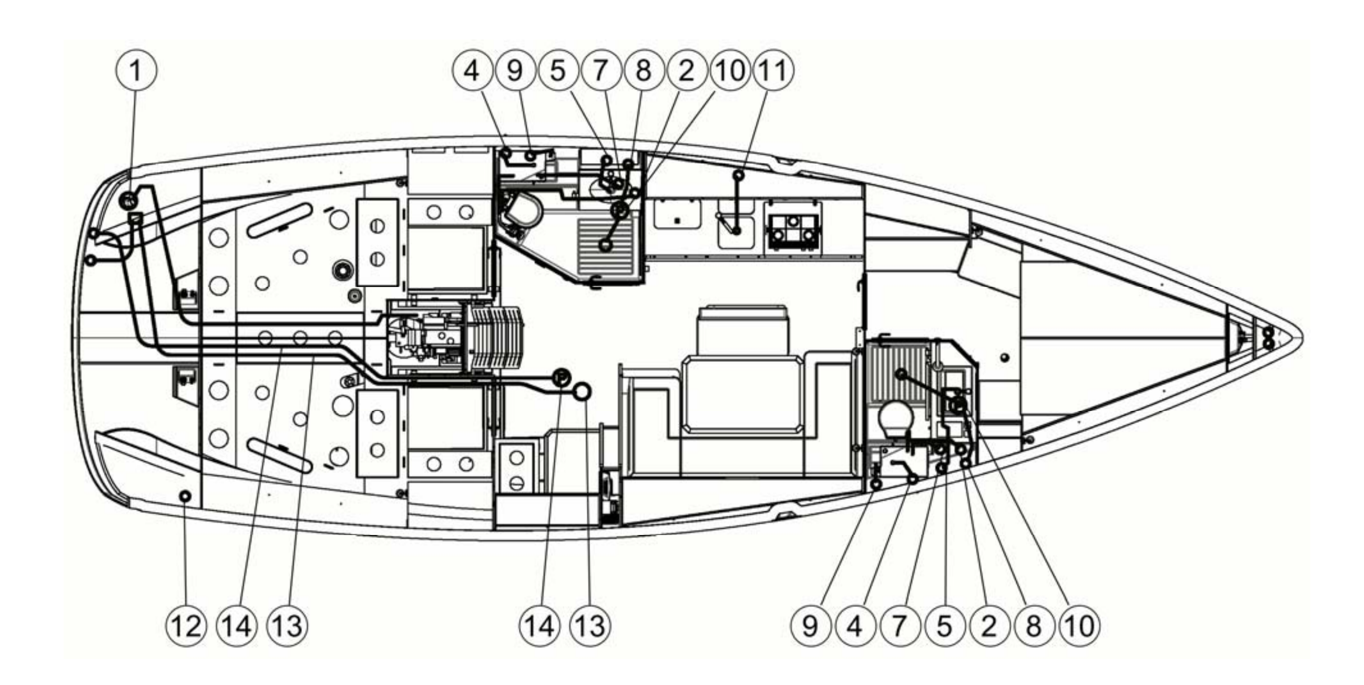
Nota:
Cambie el agua en el depósito de vez en cuando.
Además se recomienda el uso de purificadores.

2.1.2 Circuito de agua del mar
Se usa agua de mar para el inodoro y la refrigeración del motor (vease: 2.9).

2.1.3 Instalación del baño/inodoro: vease instrucciones del fabricante



Atención
Si no hay nadie abordo se tienen que cerrar todos los grifos de fondo.



1	Auslass Motor	Engine drain
2	Ansaugung Toilettenspülung	Suction toilet flushing
3	Ausgang WC	Toilet drain
4	Fäkalientankentlüftung	Waste water tank venting
5	Auslass Waschbecken	Basin drain
6	Lenzung Ankerkasten	Bailing chain locker
7	Auslass Fäkalientank	Waste water drain
8	Auslass El. Duschpumpe	El. shower drain
9	Decksabsaugung Fäkalientank	Deck suction waste water tank
10	Duschpumpe	Shower drain pump
11	Auslass Spüle	Sink drain
12	Auslass Heizung (Option)	Exhaust heating (option)
13	Handlenzpumpe	Hand operated bilge pump
14	El. Lenzpumpe	Electric bilge pump

2.2 Depósitos y tubería combustible

Depósito diesel

El depósito de diesel se encuentra debajo de la cama del camarote de popa en estribor y tiene una capacidad de ca. 210 l. La toma se halla en popa debajo del asiento de timonel en strb. (tapa cromada “DIESEL”). El llenado se efectua a través de un tubo con alta resistencia al fuego correspondiente a la normativa ISO 7840. El tubo de ventilación se dirige hacia la cubierta.

Suministro diesel al motor

El suministro de diesel se efectua a través de un tubo de succión que se halla al borde superior del depósito. Este tubo esta fabricado de un material de alta resistencia al fuego.El tubo pasa por un filtro grueso/separador de agua, una bomba de diesel y un filtro muy fino hacía el motor y lleva el combustible sobrante de vuelta al depósito . Delante del depósito en el camarote de popa en estribor se encuentra una válvula de cierre manual.

Atención

El buen funcionamiento del motor y de la calefacción depende de un combustible limpio. Por eso es imprescindible revisar y limpiar periódicamente el filtro/separador de agua

El depósito de diesel debe vaciarse completamente y limpiarse una vez al año.



Advertencia

Para rellenar el depósito,

- desconecte motor, calefacción y encimera!
- No fume o manipule con llamas abiertas!

2.3 Timonería

2.3.1 Descripción del sistema

Su embarcación esta equipada con un timón compensado. Se maneja a mano a través de las ruedas de timón desde la bitácora en la bañera. La transmisión del gobierno se realiza a través de guardines reenviados al sector. Si hay pilóto automático (opcional) vease el manual del mismo.

2.3.2 Pala de timón y cojinetes de timón

La pala de timón esta perfilada. Su alma es de espuma de alta densidad. La mecha de timón esta fabricada de una aleación de aluminio resistente al agua de mar. Esta alojada en dos conjinetes autoalineantes. Por arriba la mecha de timón esta asegurada con una tuerca de seguridad. Aqui también se pone la caña de respeto.



Atención

Hay que asegurarse de que la tuerca de seguridad encima de la mecha de timón esté bien fijada.

Los cojinetes del timón empleados por **BAVARIA YACHTBAU** son autoorientadores. Los cojinetes del timón son piezas sujetas al desgaste por lo que deben ser sometidos periódicamente a inspección y mantenimiento.

Caña de respeto

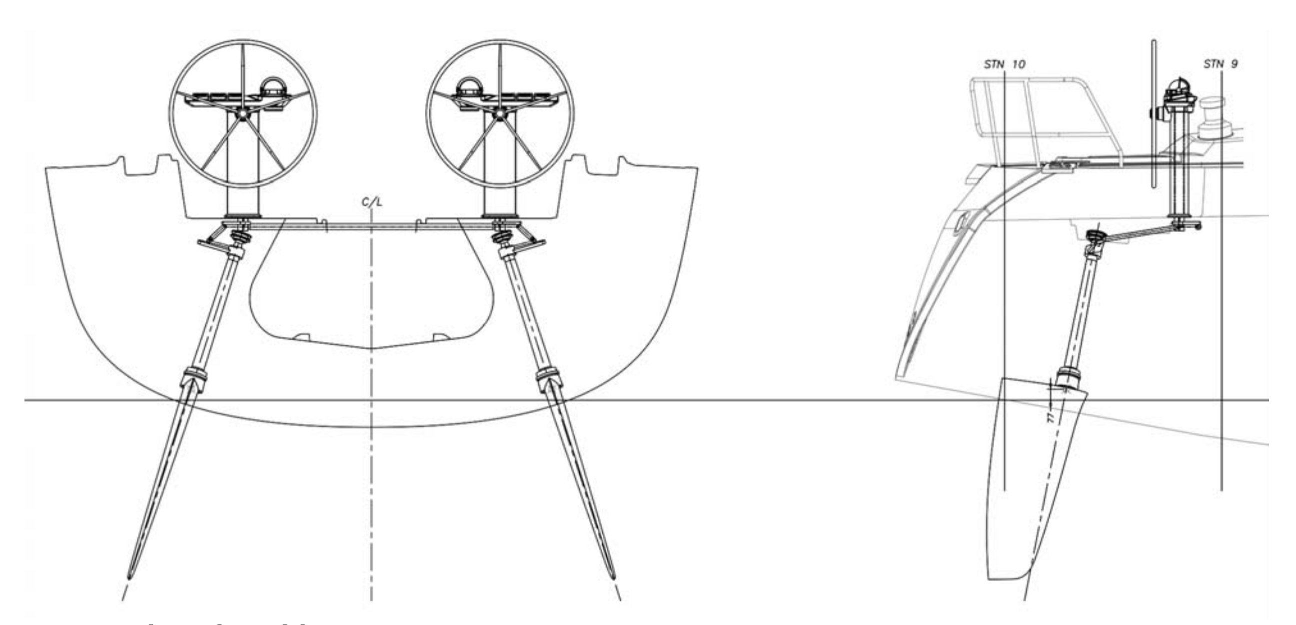
La caña de respeto se encuentra en el cofre de bañera a estribor. En caso de emergencia deben quitarse la rueda, el quadrante de la mecha y/o el quadrante del pilóto automático (opción). La caña de respeto se pone en el cuadrado al final de la mecha del timón..



Atención
Preste atención al engrase del cojinete de timón en todas las areas necesarias del sistema de timonería con grasa resistente al agua (o teflón) Todo “juego” en el cojinete del timón debe eliminarse reajustándose en el cojinete del timón superior. La mecha del timón no debe acusar juego, pero tampoco debe estar demasiado firme.

Se puede frenar o bien parar la rueda con un tornillo que esta incorporado en la rueda de timón. **IMPORTANTE**:No olvide nunca controlar este freno. Sobre todo al navegar a vela con pilóto automático es imprescindible mirar que no esté apretado, ya que en este caso el motor eléctrico seria expuesto a una carga innecesaria.

El zócalo del equipo de timón se encuentra incorporado en la cubierta de estribor y de babor.



2.4. Bombas de achique
El pozo de anclas es estanco contra el camarote de proa. Es autoachicante por medio de dos aperturas en el casco. Se tiene acceso al pozo de anclas a través del armario de la cabina de proa..
En todos los yates Bavaria la bañera también es autoachicante. El agua sale a través de la plataforma de baño ó el espejo de popa.

2.4.1 Descripción sistema de bombas
El yate esta equipado con una bomba de achique manual y una bomba de sentina eléctrica (rendimiento 75l / min.). Las dos bombas tienen el punto de succión en la parte más baja de la sentina. En caso de uma entrada de agua se pueden usar las dos bombas a la vez. La salida de agua está en popa debajo de la plataforma de baño.
El pozo de anclas tiene dos salidas de agua que llevan embellecedores.
La bomba de achique eléctrica tiene una capacidad 33 litros/min.
Para usar la bomba de achique manual hay que levantar la tapa de la bomba en la bañera , poner la palanca en la apertura y bombear.
Para usar la bomba de achique eléctrica hay que accionar el interruptor (marcado con el simbolo) en el panel eléctrico. – Antes conectar el interruptor general.
Recomendamos usar la bomba de achique eléctrica con el motor en marcha para que se alcance el rendimiento maximo de la bomba.

Un cubo es perfecto para sacar agua. Debe estar a mano en el cofre de la bañera en todo momento.



Advertencia
En caso de un daño muy grave, p. ej. depúes de una colisión con una entrada de agua considerable, el rendimiento del sistema de bombas posiblemente no será suficiente.Tome las medidas correspondientes para tal caso de emergencia mediante una vela de via de agua etc.

Atención
Cierre todos los grifos de fondo si no va haber nadie abordo por un período más largo. Los grifos que estén un poco escondido, como p. ej. el del baño deben abrirse y cerrarse al instante depués del uso.

Espiches
Para el caso de rotura de un pasacascos ó de un grifo de fondo recomendamos llevar en la embarcación espiches de madera blanda con diferentes diámetros para poder cerrar las diferentes aperturas.

Nota:
Cuando el grifo forma un ángulo de 90 grados con el tubo, esta CERRADO, cuando el grifo esta paralelo al tubo, esta ABIERTO.

Nota de mantenimiento:
La hermeticidad de los grifos del fondo debe inspeccionarse con regularidad. Periodicamente hay que reapretar las abrazaderas de la conexión tubo-grifo de fondo.

Detalles para la instalación de la bomba de achique:Vease dibujo 2.1.3

2.5 La instalación eléctrica

2.5.1 La instalación AC (corriente alterna)
El yate esta equipado con conexión a tierra para el suminstro corriente durante estancias en puertos. El enchufe de conexión (conforme con la normativa CE) se encuentra cerca del panel de motor en estribor. La corriente entra a través de la unidad de conección a tierra que se encuentra en el panel eléctrico en la mesa de cartas.

2.5.2 La instalación DC (corriente continua)
Abordo, todo el equipo eléctrico se alimenta de 12 V DC . El yate cuenta con un interruptor general que se encuentra en el panel eléctrico en la mesa de navegación. Aqui se hallan también agrupados todos los interruptores para los equipos eléctricos de 12 V. Se pueden operar diferentes grupos de equipos eléctricos. Los interruptores estan marcados con logos y rótulos. Algunos interruptores estan preparados para el montaje posterior de más equipos Los fusibles usados son de enchufe plano y se encuentran en la parte posterior del panel.

2.5.3 Operando la instalación
La combinación de corriente alterna y continua (AC/DC) ofrece un confort más alto pero exige un poco de conocimiento especial.



Asegúrese que el enchufe del cable de la conección a tierra esté compatible con las fases del enchufe en tierra.

Controle regularmente el desgaste del anodo sumergido del ecualizador y renuevelo si fuera necesario.

Cargar las baterias
Todas la baterias son practicamente libres de mantenimiento y protegidas contra perdidas. Las baterias se cargan via diodos a través del alternador del motor. Para que siempre se pueda arranquar el motor, la batería de arranque tiene preferencia al cargar las baterias.

Consumidores AC (corriente alterna)
El enchufe Schuko en el panel eléctrico esta pensado para el uso de pequeños equipos eléctricos. Hay mas enchufes en el baño, la cocina y al lado del calentador.

Consumidores DC (corriente continua)
Los consumidores principales son:

- las luces de navegación
- el display motor
- las cables VHF (opción)
- los equipos de confort

la bomba de sentina eléctrica
el display del depósito
el equipo electrónico

Las luces de navegación tienen prioridad absoluta. En caso de baja tensión de la bateria hay que apagar todos los demás consumidores. Se tiene que arrancar el motor y dejarlo en stand-by (aun bajo navegación a vela). Las baterias se recargan bastante rápido.

2.5.4 Importantes avisos sobre la instalación DC (corriente continua)



Atención

No debe nunca
- Trabajar en la instalación eléctrica mientras el sistema está bajo tensión.
- Modificar fusibles o dispositivos de protección contra sobrecorriente.
- Modficar la instalación eléctrica o sus esquemas. instalación, cambios y mantenimiento son trabajos para especialistas.
- Instalar equipos eléctricos o piezas que exceden del valor de carga admisible del circuito eléctrico.
- Dejar la embarcación sin vigilancia con equipos eléctricos en funcionamiento. Excepciones: Bombas de achique automáticas o sistemas de alarma (robo, incendio).

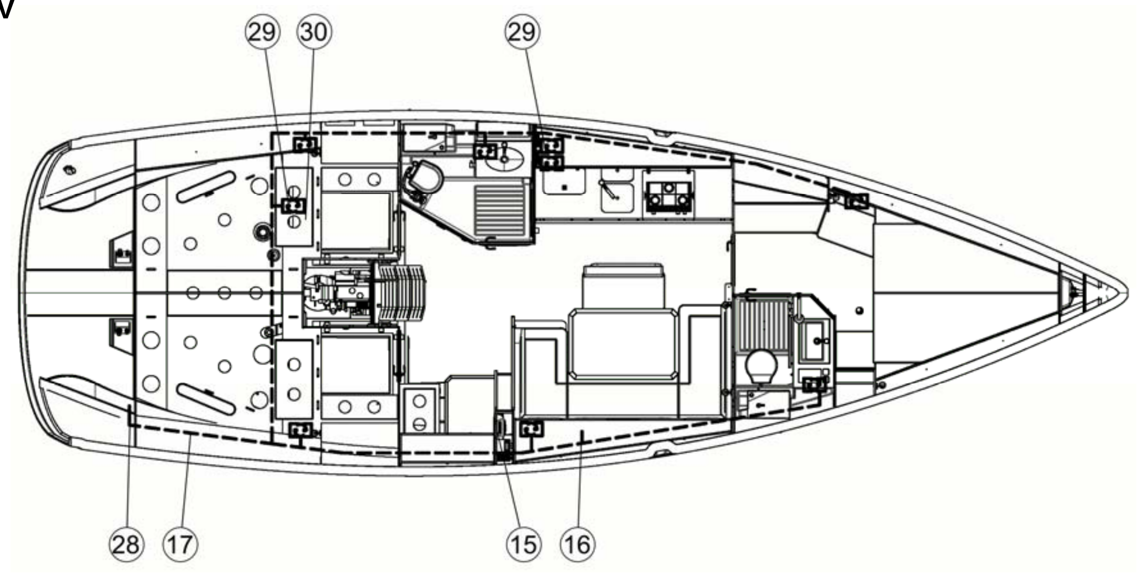
2.5.5 Importantes avisos sobre la instalación AC (corriente alterna)



La instalación eléctrica o sus esquemas no deben ser modificados.
- Servicio y mantenimiento quedan reservados para una empresa especializada.
- Revisión por lo menos cada dos años
- Si no se usa, desenchufar cable de conexión a tierra
- Cajas metalicas de equipos eléctricos se tienen que conectar al sistema de seguridad de la embarcación (cable con raya verde/amrarilla)
- Solamente usar aparatos eléctricos con aislamiento doble ó con toma de tierra

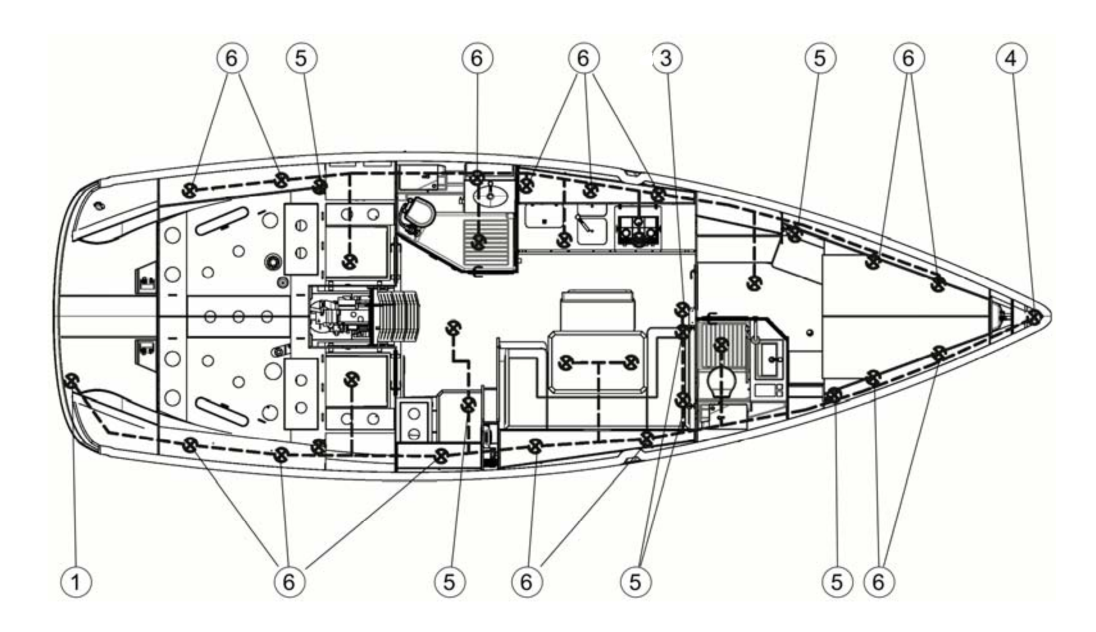
Para evitar el peligro de descarga eléctrica o incendio:
- El cable de conexión a tierra nunca debe caer al agua, puede producir un campo eléctrico que podría matar a nadadores que estén cerca.
- El interruptor de conexión atierra se tiene que apagar antes de conectar ó desconectar el cable.
- Enchufe el cable de conexión a tierra primero abordo y despúes en tierra
- No modifique los enchufes de las cables de conexión a tierra
- Hay que cerrar las terminales del cable con sus tapas si no se usa

2.5.6 Plano instalación eléctrica
230 V



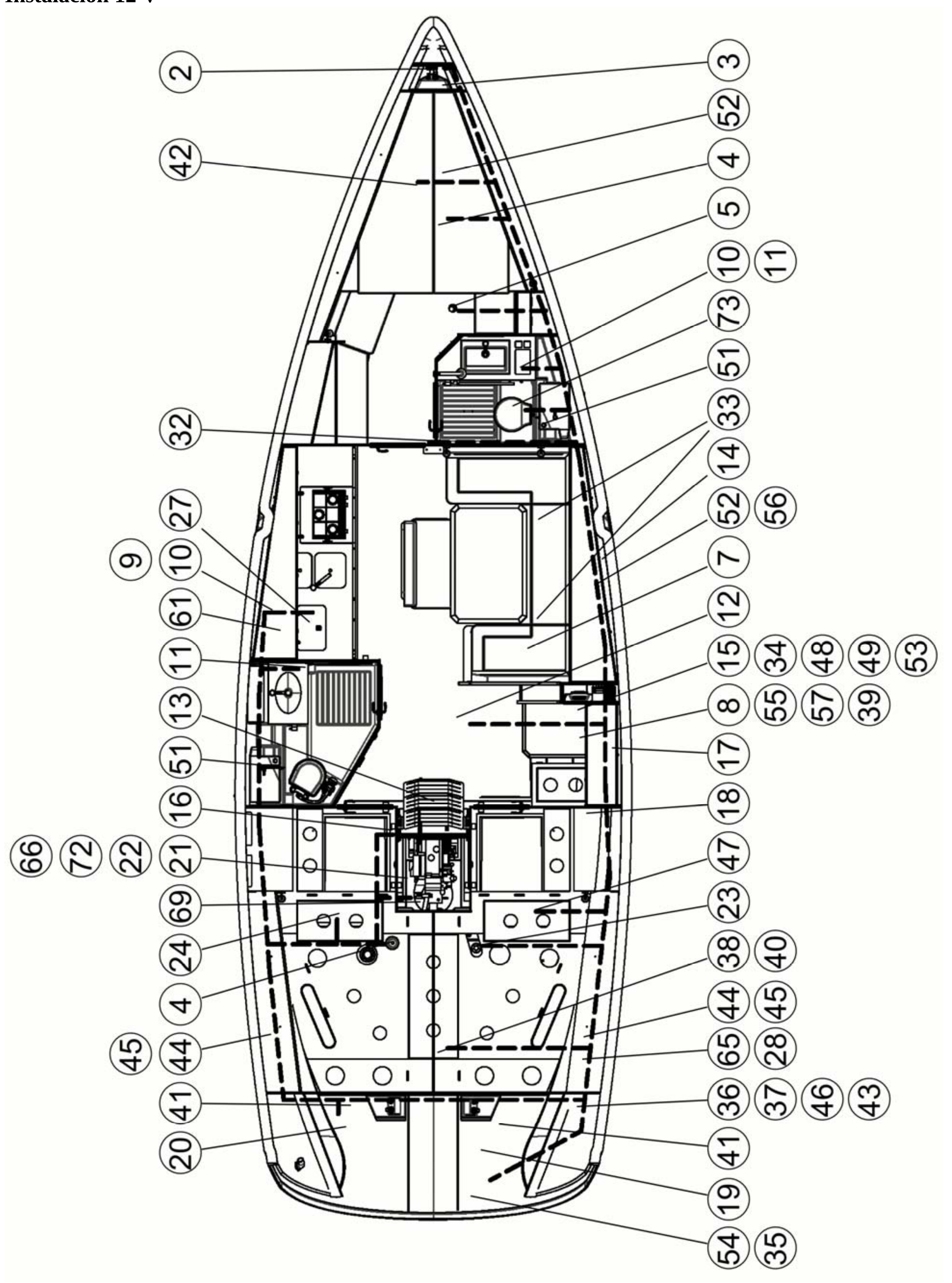
15	Panel eléctrico	Electric panel
16	Cargador de baterias	Charger
17	Diferencial	Fuse
28	Conexión tierra	Shore socket 230 V
29	Enchufe 230 V	Socket 230 V
30	Calentador de agua	Boiler

Luz y luces de navegación



1	Luz de popa	Stern light
3	Luz en tope de mastil	Top light (mast)
4	Luz navegación proa	Bow light
5	Lámpara halógena	Halogen lamp
6	LED	LED

Instalación 12 V



Leyenda plano instalación eléctrica 12 V

2	Molinete de anclas eléctr.	Windlass
3	Interruptor molinete de anclas	Windlass switch / connection
4	Indicador nivel agua dulce	Fresh water gauge
5	Indicador sonda / corredera (opción)	Through-hull depth sounder/ Speedometer
7	Batería servicio	Board battery
8	Interruptor general servicio / Hélice de proa (opción)	Main switch board/ bow thruster (option)
9	Bomba de agua	Fresh water pump
10	Bomba de ducha (opción)	Shower drain pump
11	Interruptor bomba ducha (opción)	Shower pump switch
12	Bomba de achique eléctr.	Bilge pump
13	Baterias	Starterbattery
14	Cargador de baterias (opción)	Battery charger (option)
15	Panel eléctrico 301/302	Electric panel 301/ 302
16	Interruptor general (motor)	Main switch (engine; generator)
17	Ordenador piloto automático - (opción)	Computer autopilot (option)
18	Compás piloto automático - (opción)	Compass autopilot (option)
19	Repitidor piloto automático - (opción)	Sensor autopilot (option)
20	Motor piloto automático - (opción)	Motor autopilot (option)
21	Arranque motor	Engine starter
22	Rectificador	Rectifier
23	Indicador diesel (flotador en depósito)	Fuel gauge
24	Calentador de agua	Water heater
27	Unidad de refrigeración	Ice box
28	Conección tierra 230 V	Shore pickup 230V
32	Pasacables	Cable penetration
33	Altavoz - (opción)	Speaker (option)
34	Radio - (opción)	Radio (option)
35	Cable antena radio – (opción)	Radio antenna (option)
36	Panel motor	Motor panel
37	Indicador nivel diesel (en panel)	Fuel gauge
38	Unidad de control Tridata	Tridata panel
39	Unidad de control viento	Wind panel
40	Piloto automático – (opción)	Autopilot (option)
41	Compás	Compass
42	Motor hélice de proa – (opción)	Bow thruster motor (option)
43	Unidad de control hélice de proa – (opción)	Control bow thruster motor (option)
44	Unidad control winche de génova – (opción)l	Genoa winch control panel (option)
45	Motor winche de génova – (opción)	Genoa winch motor (option)
46	Calefacción – (opción)	Heating system (option)
47	Bomba diesel para calefacción – (opción)	Air heater- diesel pump (option)
48	Termostato calefacción – (opción)	Air heater thermostat (option)
49	Sensor calefacción – (opción)	Air heater (option)
51	Indicador nivel depósito de aguas fecales	Waste water gauge
52	Fusible	Board fuse
53	Ploter (opción)	Chart plotter (option)
54	Antena GPS (opción)	GPS antenna (option)
55	Relé piloto automático (opción)	Relay autopilot (option)
56	Fusible cargador de baterias (opción)	Charger fuse (option)
57	Relé molinete de anclas (opción)	Relay windlass (option)
61	Microondas (opción)	Microwave oven (option)
65	Diferencial	Fuse
66	Ventilación motor	Engine vent
69	Ánodo	Anode
72	Tierra motor	Earth engine
73	Wc eléctrico (opción)	WC electric (option)

2.5.7 Distribución
2.5.8 E – Plano de distribución
2.5.9 Distribución Corriente alterna
Vea documentación adjunta de Würth
Placa de circuitos, parte trasera

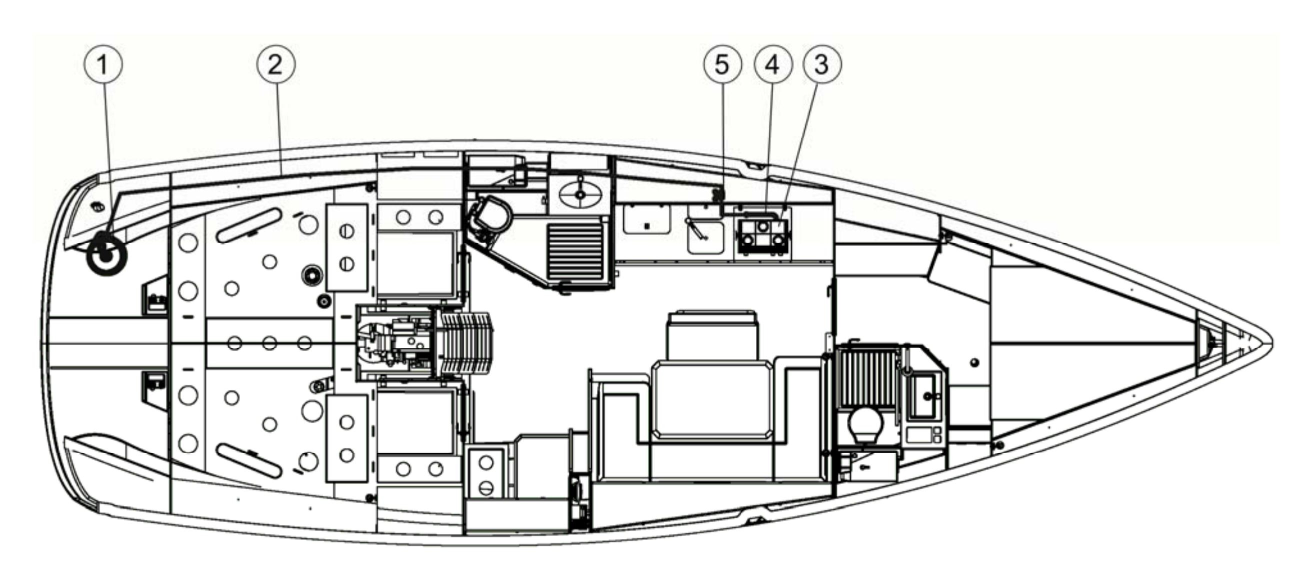
2.6. Instalación gas

La instalación de gas para la encimera esta conforme con la norma europea EN 10239. Vease el certificado de gas correspondiente.

La tubería de gas que va a la encimera es un tubo de cobre de 8 mm que llega desde una botella estándar de gas de 3 kg. Esta se encuentra montada en una caja autovaciante amoldada en la cubierta en el área de la bañera. Todas las tuberias de gas han sido tendidas estrictamente según las normas de seguridad europeas. Los tubos flexibles de unión entre el recipiente de gas exterior y el tubo de cobre así como a la encimera, llevan una fecha de caducidad, cuando caducan, hay que cambiarlos.

El reductor de presión que se encuentra en la caja de gas cuenta con una presión de conexión de 30 mbr. El cuadal asciende a 1 kg por hora.

2.6.1 Componentes



1	Botella de gas con válvula de reducción	Gas tank with valve
2	Tubo de cobre 6/8	Copper tube 6/8
3	Encimera con horno	Gas stove with oven
4	Manguera de goma	Rubber hose
5	Cierre de gas	Gas stop cock

2.6.2 Operación

Las instalaciones de gas requieren mucho cuidado. Por favor sigua los siguentes pasos:



Atención
- Abra la válvula de cierre en la caja de gas.
- Abra la válvula de la tubería de alimentación (cerca de la encimera).
- Encienda uno de los quemadores apretando la llave. Siga apretadandola hasta que la llama se mantenga encendida.



Atención

Para apagar siga los mismos pasos arriba mencionados, cerrando primero la válvula en la caja de gas para que se consuma todo el gas restante en los tubos.

Atención:



- Nunca use soluciones que contienen amoníaco para controlar los tubos.
- Nunca manipule con llamas abiertas o fume cuando se conecta una nueva botella de gas o se busca una fuga.



Algunos consejos para el buen funcionamiento de la instalación de gas líquido:
- Cierre las válvulas de la tubería de alimentación y de la botella si no emplea los equipos. En caso de emergencia cierre las válvulas inmediatamente.
- Hay que comprobar que las válvulas del equipo estén cerradas antes de abrir la válvula de la botella.
- Controle la instalación de gas licuado periódicamente en cuanto a posibles fugas. Controle todas las conexiones empleando agua jabonosa o soluciones de detergente (debiendo estar cerradas las válvulas de la encimera y las válvulas de la botella y de todo el sistema abiertas).
- Si aparecen fugas, cierre la válvula de la botella y haga reparar el equipo antes de emplearlo de nuevo. La reparación debe ser efectuada por un técnico.
- Al quemar combustibles, los aparatos consumen oxígeno. Por lo tanto necesitan una aireación suficiente. Nunca use ni la encimera ni el horno como calefacción.
- Cuide de que las válvulas de las botellas vacías estén cerradas y desconectadas. Mantenga a mano las tapas.
- No utilice la caja de gas para guardar otros objetos.
- No deje sin vigilancia su embarcación si la encimera se encuentra en uso.
- Controle los tubos flexibles de la instalación por lo menos una vez al año. Sustitúyalos si encuentra daños.
- Cuando se instala una nueva encimera hay que procurar que tenga la misma presíon.
- Controle los tubos de gas de escape al menos una vez por año. Cámbielos en caso de fugas u otros daños.



Cuando la encimera o el horno están en marcha hay que mantener abierto algunos portillos y poner el extractor. No utilice nunca el horno como calefacción!!

2.7 Protección contraincendios

Los constructores de Bavaria prestan mucha atención a evitar el riesgo de incendio. Eso incluye la seleción de materiales, la distancia entre la llama de la encimera y los muebles y la posición aislada del compartimiento de motor que está equipado con material aislante de alta resistencia al fuego. Es la responsibalidad del propietario mantener todo en óptimas condiciones.



Atención:

- Mantenga limpias las sentinas y controle periódicamente si hay fugas de combustible o de gas.
- **No cuelge cortinas u otros tejidos cerca o encima de cocinillas u otros aparatos de llama abierta.**
- No debe guardarse material combustible en el compartimiento del motor. Si se guardan materiales no inflamables en el compartimiento del motor, estos deben aseguarse de tal manera que no puedan caer encima del motor ni tampoco obstruir el acceso ó la salida del compartimiento.

Los siguientes avisos ayudan al propietario y su equipo evitar incendios:



Nunca

- obstruir el camino a salidas o escotillas.
- modificar instalaciones de seguridad como válvulas de gas, válvulas de combustible o interuptores de equipos eléctricos etc..
- dejar la nave sin vigilancia si se emplea la encimera o la calefacción.
- utilizar lámparas de gas dentro del yate
- llenar depósitos de combustible o cambiar botellas de gas mientras el motor esta en marcha o mientras se usa la encimera o la calefacción.
- Fumar mientras se esté manipulando con combustible ó gas



Los lugares bien conocidos como fuente de incendios son:

- la encimera en la cocina y
- el compartamiento del motor

Si a pesar de todas las precausiones se originara un incendio hay tres extintores a bordo que se encuentran en los lugares siguientes:
Nº 1: Extintor de polvo cerca de la encimera (capacidad min.: 10A/68B)
Nº 2: Extintor de polvo al lado del asiento de la mesa de cartas (capacidad min.: 10A/68B)
Nº 3: Extintor de polvo en el cofre de bañera (capacidad min.: 10A/68B)

También debería llevar a bordo una manta contraincendios que se puede usar en caso de incendio ocacionado por grasas etc.

Es responsabilidad del propietario:

- velar por el mantenimiento y el control del todos los extintores.
- velar por el cambio de los equipos extintores de incendios si han caduco o si se han empleado, sustituyéndolos por equipos que poseen la misma capacidad extintora o una capacidad mayor.
- mantener libre el acceso a todos los extintores

- informar a todas las personas a bordo sobre:
  - la localización y el uso de equipos extintores de incendios
  - la localización y el funcionamiento de las aperturas para extinción de fuego del compartimiento motor
  - la salida por la escotilla de escape por encima de las camas en el camarote de proa.



Advertencia
Revise los extintores periódicamente!
Haga un cursillo sobre protección contra incendios
No olvide la responsibilidad y el cuidado náutico

2.8 Ancla (Opcional)
El ancla de proa (tipo arado) de unos 15 kg es un ancla con mucho agarre. Se halla lista para ser bajada por la roldana. La cadena tiene 50 metros de largo con un grosor de 8 mm. Entra en un molinete de ancla eléctrico accionado por un mando a distancia. Este mando se encuentra en el pozo de anclas. Hay que activar su función en el panel eléctrico. Recomendamos asegurar la cadena de anclas con un cabo (estrobo) o un gancho sobre la cornamusa para no sobrecargar el molinete de anclas
El peso del ancla puede variar según su uso o el modelo de ancla. Todo el equipamiento de fondeo es opcional

Conviene contar a bordo con un ancla de popa asi como cabos de amarre y de remolque de dimensiones adecuadas. Por ejemplo un ancla plegable de 12 kg, 6 metros de cadena de 7 mm y 34 m de cabo 18mm de polamidon. Todo esto se puede llevar en el cofre de babor de la bañera. El cabo de ancla se fija en las cornamusas de popa.



Atención
Remolcar y ser remolcado siempre a poca velocidad!
Al remolcar no sobrepase núnca la velocidad de casco en yates de desplazamiento



Atención
Fije el cabo para remolcar de la forma que tambien se pueda soltar cuando esté tirante



Advertencia
Es responsabilidad del armador usar solamente cabos de amarre, ancla y remolque que tengan con una carga de rotura máxima del 80% de la carga de rotura del punto de fijación y asegurar todos los cabos en uso convienientemente
.

2.9 Sistema de refrigeración motor

Refrigeración motor
El motor de su yate tiene un sistema de refrigeración de dos circuitos. El agua entra a través del saildrive, pasa por el intercambiador de calor y sale por el escape. Junto con el gas del motor pasa por el silenciador y el escape en popa. Eso garantiza una operación del motor sin problemas y muy silenciosa. Todas las conexiones de mangueras del sistema están aseguradas con abrazaderas dobles de acero inoxidable



Atención
- Se debe controlar y limpiar el filtro de agua de mar periódicamente. Los intervalos dependen de la calidad del agua.
- **Antes de arrancar el motor**
- asegurarse que la entrada de agua de mar esta abierta.
- Compruebe el compartimiento del motor por posibles entradas de agua
- **Con el motor en marcha**
- controlar si sale agua con los gases por el escape.
- **Al fallar el circuito de refrigeración de agua de mar se enciende tanto la alarma acustica como la visual. En este caso parar inmediatamente el motor y revisar el circuito.**

2.10 Sistema de escape
Su yate esta equipado con un sistema de ecape "mojado". El agua refrigerante es inyectado en el escape para refrigerar el gas. Despues de pasar por un silenciador la mezcla de gas y agua refrigerante entra en un tubo que pasa por debajo del camarote en estribor. Hace cuello de cisne en popa y finalmente sale al lado por encima de la linea de flotación. El tubo de escape de gas esta fabricado de un material muy rígido de goma sintética reforzado con alambre. Es resistente al fuego (por algún tiempo). Hay que revisar este tubo periódicamente y reemplazarlo si es necesario.

Si el paso de agua esta interrumpido, el sensor de la temperatura dentro del tubo emite una alarma visual y acústico. Se debe apagar el motor inmediatamente hasta que se solucione el problema (vease el manual del constructor del motor).



Atención:

Cuando el motor esta en marcha se recomienda controlar si sale agua por el escape.

2.11 Ventilación
Las medidas de ventilación son las siguientes:
Pozo de anclas
Ventilación por la apertura en la tapa del pozo de anclas y también por las aperturas de achique.
Camarote proa
2 escotillas, 3 portillos
Baño proa
1escotilla
Salón
3 escotillas, 8 portillos
Baño popa
1 escotilla
Camarote de popa
2 portillos y 1 escotillas cada uno

2.12 Salidas casco - grifos de fondo

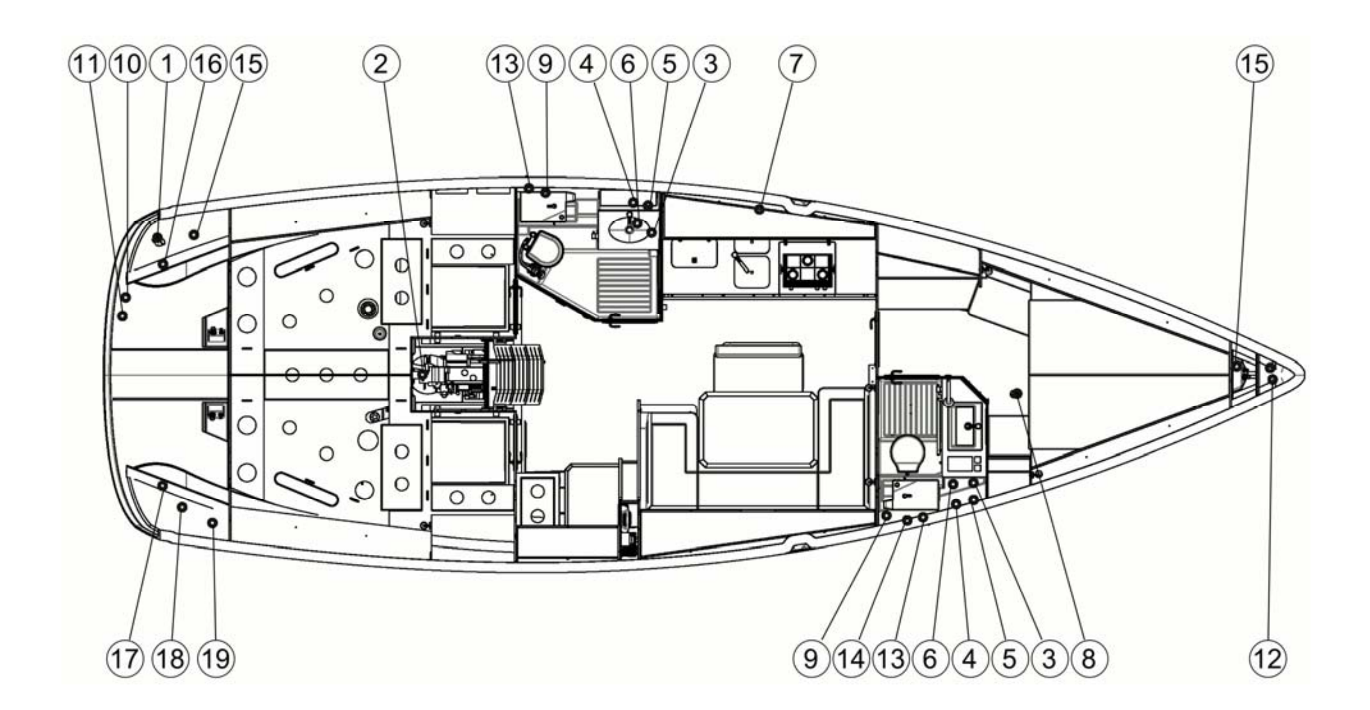
Aperturas debajo de la linea de flotación son puntos débiles por lo que les prestamos especial atención. Todas, excepto la del transductor de la sonda, son de latón con grifo de fondo y conexión para manguera. Todas las conexiones estan aseguradas con abrazaderas dobles.



Atención
Cierre todos los grifos de fondo antes de salir del barco. Las válvulas que no estan a la vista (come en el baño) se deben cerrar después de cada uso.

> **Nota de mantenimiento**
> La hermeticidad de los grifos del fondo debe comprobarse con regularidad. Periodicamente hay que apretar las abrazaderas de la conexión tubo-grifo de fondo.
> **Nota:**
> Cuando el grifo forma un ángulo de 90 grados con el tubo esta CERRADO,
> cuando el grifo esta paralelo al tubo, esta ABIERTO.

Salidas casco



1	Salida tubo escape	Exhaust drain
2	Entrada agua refrigeración	Cooling water strainer
3	Entrada WC	Suction toilet flushing
4	Salida Lavabo	Wash basin drain
5	Salida bomba ducha	El. shower drain pump
6	Salida depósito aguas fecales	Waste water drain
7	Salida fregadero	Sink drain
8	Sonda / corredera	Echo sounder/ log
9	Conexión salida depósito aguas fecales en cubierta	Deck suction waste water tank
10	Pasacascos bomba de achique eléktrica	Hull opening electric bilge pump
11	Pasacascos bomba de achique manual	Hull opening manual bilge pump
12	Salida agua	Bailing
13	Ventilación depósito aguas fecales	Waste water tank venting
14	Ventilación baterias	Battery venting
15	Entrada depósito agua dulce	Filling fresh water tank
16	Ventilación depósito agua dulce	Fresh water tank venting
17	Entrada depósito combustible	Filling fuel tank
18	Ventilación depósito combustible	Fuel tank venting
19	Salida calefacción	Heating drain

1.13 Alternador (opción)



Atención
Mantenimiento regular (aceite, filtros etc.) es imprescindible (vease manual).

3. Protección del medio ambiente

Ya en la selección del motor diesel incorporado, **BAVARIA YACHTBAU** tuvo en cuenta los requisitos legales en cuanto a las normas vigentes sobre gases de escape. A petición le podemos entregar un certificado de homologación de gases de escape.

3.1 Combustible y aceite
Tenga mucho cuidado llenando el depósito. Humedezca las areas alrededor del tubo de llenado o coloque un trapo mojado antes de iniciar la carga de combustible.

El manual de su motor contiene un diagrama sobre el consumo de combustible bajo diferentes velocidades. Le ayuda a usar el motor de un modo económico.

Para los cambios de aceite se necesita una bomba aspirante dado que no es posible la purga como en un coche. Hay que cambiar el aceite por lo menos una vez al año.

Un motor mantenido correctamente jamás debe presentar derrames. Para evitar que salga ni siquiera la más ínfima cantidad de aceite a la sentina y luego al agua, el asiento de motor ha sido conformado como bandeja cerrada. Si llega a acumularse agua en ésta, contaminado posiblemente con trazas de aceite, este debe ser vaciado en un bidón separado y eleminado junto con el aceite viejo. En cualquier caso debe contar a bordo con absorbente de aceite.

3.2 Basura
Los armadores y sus equipos tienen que tenerlo muy claro: La basura, aunque sea biodegradable, no se desecha al mar. Tenga previsto un sitio para la basura (p.ej. en un cofre de la bañera)

3.3 Ruidos
El tubo de escape “mojado” del motor ya reduce mucho los ruidos. Además, cojinetes de goma, acoplamientos elásticos y el aislamiento del compartamiento del motor disminuyen los ruidos. No se debe acelerar el motor muy rápido y hay que reducir la velocidad en aguas con mucho tráfico.

3.4 Oleaje
Cañaverales, bancos de focas, zonas de cañas u otras areas de orillas cubiertas de plantas son sensibles al oleaje. Evite todo oleaje innecesaria. Respete las señales.

3.5 Gas de escape
Compruebe el gas de escape – no debe salir muy negro o en nubes azules. Siempre mantenga limpio el filtro de aire y el motor bien ajustado.

3.6 Capas antialgas
Es imprescindible efectuar un pintado antifouling en la zona submarina con agentes antivegetativos. Porque el crecimiento de plantas perjudicaría dentro de muy poco tiempo el rendimiento de su yate de vela. Hoy en día existe una gran variedad de antifoulings. El rendimiento de un antifouling también depende de las aguas donde se navega. Confie en las recomendaciones de los especialistas.

Si debe quitarse esmerilando la capa de antifouling, consulte en el puerto sobre las medidas a tomar. En caso de trabajos de esmerilado debe cubrirse la superficie debajo de la nave con una lámina para recoger el polvo de esmerilado.

3.7 Quita laca
La mayoría de los productos quita laca contiene sustancias muy agresivas. Mejor no usarlos o solamente muy poco. Se recomienda quitar lacas y pintura mecánicamente.

4. Mantenimiento

4.1 Mantenimiento y limpieza
1. Mástil y arboladura
Vease nota del fabricante.

2. Velas
Las velas estan echas de Dacron. Es un material muy robusto y resistente y las velas conservan su forma durante mucho tiempo, especialmente si se respetan las siguientes recomendaciones.

Dado que la lámina de velas laminadas debe ser protegida especialmente contra el contacto con guarniciones de aristas vivas, conviene controlar antes de la primera puesta de su vela el aparejo fijo y corriente como por ejemplo levas de crucetas, pasadores no cubiertos con cinta adhesiva, bloques de aristas vivas en los burdavolantes, etc. Las partes de la vela que podrían rozar en las crucetas y los obenques deben protegerse mediante tejido autoadhesivo (tela numérica) en ambos lados. Esto vale también para el pujamen que puede dar contra el alambre de la barandilla.

Aviso:

– No olvide que los daños de la lona se deben casi siempre a un tratamiento indebido de la vela. Especialmente si ésta golpea excesivamente, es expuesta constantemente a la radiación UV o bien es guardada (doblada) incorrectamente
– Si tuviera preguntas referentes a las lonas de velas no dude en ponerse en contacto directamente con su fabricante de velas.
– No saque descuidadamente de los carriles los carros de escotas alojados sobre bolas para no dispersar las bolas en la cubierta. Emplee para ello un trozo de carril con extremos cerrados.

Mantenimiento de la cubierta de teca
La madera de teca, sin tratamiento, obtiene un color gris natural, sin que la madera sufra o pierda sus caracteristicas físicas y mecánicas. Por su resistencia a todo tipo de tiempo, no es necesario un tratamiento especial, como el de pintarlo con una capa de protección, por ejemplo.

Productos de limpieza:
Aceites para proteger madera - no se recomienda usar productos de protección, que penetran hasta el fondo de la madera, y que con cambios de temperatura y humedad afectan la adhesividad de la madera. Estos cambios pueden dañar seriamente la estructura física del sikaflex, y por resultado despegar la madera de la cubierta del barco.

Lacas- Según el producto se pueden originar superficies pegajosas. Las lacas se suelen descamar despues de un tiempo y asi producir un aspecto aspero.

Limpiador de teca - solo debe usarse si aparte de jabón neutral no contiene nigún tipo de liquidos quimicos. Productos quimicos, como el fosfáto y ácidos, que se utilizan para aclarar el color de la madera, dañan el sikaflex y hacen envejecer la teca rapidamente.
Por esta razón recomendamos utilizar agua clara, si es necesario con jabón neutral, para la limpieza de la madera de teca. Si se trata de una suciedad fuerte, se puede usar una esponja apropiada.
El uso de una maquina de alta presión no es recomendable, ya que lleva a la degeneración de la madera y puede hacer que se despegue.

Si la madera lleva mucho tiempo al sol o en periodos de larga sequía, es recomendable mojarla de vez en cuando para prevenir el disecamiento total de la madera. Si la madera no tiene la suficiente humedad puede agrietarse y dañar el sikaflex. Si esto pasa se pierde la adherencia y la posibilidad de entrar agua se ve incrementada.

Si se siguen los consejos arriba mencionados, puede alargarse la vida de la teca considerablemente.

Acero inoxidable
La resistencia a la corrosión del acero inoxidable consiste en que este forma una capa con el oxígeno del aire (que tiene un potencial electropósitivo). Los expertos llaman esto Cr-pasivo. El chromado tiene en su consistencia galvánica un potencial negativo, y es además, menos "puro" que el acero. Si la fina capa es destruida, el acero se convierte en Cr-activo y la corrosión puede empezar.
Quien no ha tenido manchas marrones en el acero inoxidable? Se producen por partículas de oxido que se encuentran en gran cantidad en el aire de los puertos cerca de ciudades. Si estas partículas se ponen sobre el acero inoxidable descomponen rapidamente el Cr-pasivo.
El acero inoxidable solo se mantiene "limpio" si es cuidado con frequencia. Tiene que convertirse en costumbre, cuando limpia la lancha con agua dulce, pasar también abundante agua por todas las partes de acero inoxidable. El agua dulce se lleva la sal, la corrosion pasiva y otra suciedad, quedando así la capa de oxígeno revitalizada, para que pueda proceder con su función.
Si resulta que tiene manchas marrones en el metal, puede quitar estos con los productos normales para pulir, por ejemplo los productos que utiliza para pulir el casco son suficientes.
No sirve para nada el mejor mantenimiento, si el material ó el tratamiento del mismo so son adecuados. Pregunto siempre antes de comprar si tiene un tratamiento electrolítico

4.2 Pintado
Contacte con su marina ó astillero para informarse sobre el pintado de obra viva y muerta.
Preferiblemente debe seguir con un sistema de un fabricante.

4.3 Partes de desgaste
Preferiblemente use siempre repuestos originales. Si esto no es posible, debe conseguir piezas equivalentes para mantener el estándar técnico de los originales.

4.4 Reparaciones
Reparaciones del casco (laminado de polyester y laminado de sandwich de polyester) se pueden efectuar en cualquier empresa especializada respetendo las normas basicas para la manipulación de este material. Se puede llegar a todas partes del interior con comodidad.
Su disribuidor BAVARIA se encargará de efectuar las reparaciones necesarias o de mandarle un técnico competente

4.5 Invernaje
Ya se han indicado medidas para el invernaje en diferentes partes.
Condición debe ser: Tambien los sitios de invernaje deben estar a la altura tanto en protección de medio ambiente como en materia contraencendios, almacenaje y accesibilidad a su yate.
Tambien tiene que haber reglas para los trabajos que lleva a cabo el armador para no molestar a otros deportistas náuticos

En lo posible los siguientes objetos deben sacarse de la nave y guardarse en un lugar seco y no demasiado frío durante el invierno:
- documentación de la nave y otros documentos
- cartas, libros, instrumentos
- colchones, acolchados, mantas y sacos de dormir
- velas y cabos
- víveres

- botellas de gas
- equipamiento de seguridad
- bote neumático y balsa neumática
- baterías

Avisos:

Antes de invernar el yate debe prestar especial atención a los siguientes puntos:

- Lave las emisoras para correderas y sonda.
- Los sistemas eléctricos deben ser cuidados, limpiados y conservados periódicamente con material adecuado.
- Las tuberías de agua se limpian con ácido poco agresivo, como por ejemplo vinagre blanco.
- Las válvulas de agua se deben desmontar y engrasar.
- Limpiar el inodoro y sus tuberías con agua dulce.
- Fijar el timón de tal manera que no pueda moverse. (Esto puede lograrse inmovilizando la caña o la rueda del timón)
- Respete las advertencias en las instrucciones de uso del motor.
- Almacene las baterías en estado cargado en un lugar aireado y protegido contra la herrumbre.
- Engrase los cables y los componentes de mando.
- Quite todo el agua de la nave y protégala contra la penetración de agua de lluvia.
- Cambie los componentes cuyo funcionamiento o estado parecen dudosos.

Motor:

- Llenar el depósito de combustible.
- Cambiar el ánodo sacrificial en la hélice (en caso necesario)
- Vaciar el agua refrigerante del motor y seguir las instrucciones del fabricante Distensar todas las correas (dínamo, otros grupos accionados por motor)

Palo y aparejo

No siempre será posible, si bien es recomendable:

- Plegar el palo.
- Quitar el aparejo fijo y corriente.
- Comprobar los cables y otras líneas.
- Comprobar los pasadores, los tensores y otros anclajes en cuanto a posibles fenómenos de fatiga o fisuras
- Lavar todas las piezas de aluminio con agua dulce.
- Lavar todos los cabos con agua dulce y guardar en un lugar seco.
- Lavar todas las poleas de reenvío en el palo y la botavara. (engrasar)

5. Nota final

Este manual esta conforme a la norma Europea EN 10240. Posiblemente algunos puntos del contenido le parezcan obvios/evidentes. Pero esperamos que haya algún capítulo que le ayude a entender mejor los sistemas técnicos del yate. El propósito de este manual es ayudarle a disfrutar al máximo de su nueva embarcación.

Uno de los puntos no mencionados en este manual es el equipamiento de seguridad personal. Es responsibilidad absoluta del armador. Es imprescindible llevar equipo de salvamento completo para todas y cada una de las personas a bordo. Eso comprende también la compra y el mantenimiente de una balsa salvavidas, cohetes y bengalas, botiquín y caja de herramientas.

Como la directiva europea para embarcaciones de recreo (European Recreational Craft Directive) presta mucha atención a la protección contraincendio, le recordamos que los extintores necesitan servicio a intervalos regulares. También es obligación del armador instruir su tripulación en el uso de los mismos.

Dicen que no le pasa nada a quien está equipado para una emergéncia pero si pasara, su yate esta preparado para estos casos.

Es nuestro objetivo mejorar nuestras embarcaciones constantemente. Por este motivo nos reservamos el derecho a cambiarlas en cuanto a casco, equipamiento y tecnología. Por lo tanto el cliente no puede reclamar por diferencias entre información, dibujos y descripciones de este manual y su embarcación.

En caso de que su yate esté equipado con detalles no mencionados en este manual o en la carpeta del armador, su interlocutor contractual le informará sobre el manejo y mantenimiento correcto.

Dado que los yates fabricados por **BAVARIA Yachtbau GmbH** se venden exclusivamente a través de distribudores autorizados, no existe una relación contractual entre el astillero y el cliente/dueño final. **BAVARIA Yachtbau GmbH** no concoce los detalles contractuales entre distribudor y cliente. Por lo tanto puede ser que en su contrato no se estipulen todas nuestras condiciones de garantía. Si tiene una reclamación es imprescindible contactar su interlocutor contractual.

6. Manuales adjuntados

- manual con declaración de conformidad
- manual de motor con hoja de garantía
- certificado de gas con manual
- hoja de entrega
- folletos, descripción del astillero, catálogo general
- manuales: bomba sentina manual
  compás
  bomba sentina eléctrica
  instrucción de inodoro
  contador de horas
  generador (opción)
  Panel 301
  Panel 302

Prueba de identidad

(contrato)

1. Primera botadura : ....

2. Fecha de entrega al propietario: ....

3. Tipo de embarcación: ....

4. No. del casco: ....

5. No. de comisión: ....

6. Nombre del yate: ....

7. Marca y tipo de motor: ....

8. No. Motor ....

9. Caja de cambio (marca, tipo, etc.): ....

10. Hélice (marca, tipo, medidas): . ...

11. Distribuidor/socio contractual (name/address): ....

....

....

12. Firma/sello:
....

Devuelva firmado a :

(dirección distribudor)

Albarán de entrega:

Nombre y apellido:

Dirección:

Propietario del yate *Bavaria 40 Cruiser*
No.de casco*: DE-BAV B 40*

Firma: ______________________________